ARMES MILITARIA MAGAZINE

HORS-SERIE N° 23
69 FF - 495 FB
Can $19.75

LES GRANDES BATAILLES DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Yves BUFFETAUT

Dessins en couleurs de Jean RESTAYN

D'ARNHEM A WALCHEREN, L'AUTOMNE PERDU (1)

OPERATION MARKET GARDEN

M 4437 - 23 - 69,00 F - RD

LES GRANDES BATAILLES
DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE
Collection hors-série Militaria N° 23

DE ARNHEM A WALCHEREN, L'AUTOMNE PERDU (1)

OPERATION MARKET GARDEN

Yves BUFFETAUT
Dessins en couleurs de Jean RESTAYN
Cartographie et infographies de Christophe CAMILOTTE

HISTOIRE & COLLECTIONS — PARIS

POURQUOI UNE OPÉRATION AÉROPO

Au début du mois de septembre 1944, les Alliés viennent de remporter une victoire retentissante en Normandie et en Provence. La libération de la France et de la Belgique s'est déroulée à une vitesse remarquable et la Wehrmacht semble aux abois.

Les victoires du mois d'août 1944 sont si nombreuses qu'apparemment Eisenhower dispose d'un grand choix de possibilités d'exploitation du succès. En fait, le problème n'est pas aussi simple que cela car le général en chef allié n'a plus entre les mains de nombreuses réserves, à l'exception de sa force aéroportée, au repos depuis plusieurs mois après la campagne de Normandie (à l'exception des hommes engagés en Provence). Conscient de cette particularité de sa réserve et ne voulant pas utiliser ses parachutistes comme des fantassins – à la façon allemande – Eisenhower a demandé à son état-major, dès le mois de juillet, de prévoir plusieurs plans d'engagement de ses divisions aéroportées. Ce plan doit être marqué par « l'imagination et l'audace ». Un état-major est d'ailleurs créé au mois d'août afin de coordonner les fututes opérations de ce type : la First Allied Airborne Army.

De Comet à Market

Au moment où les avant-gardes alliées atteignent les frontières du Reich, pas moins de 18 plans ont été étudiés, dont cinq en détail, au point que trois d'entre eux ont failli se transformer bel en bien en opération aéroportée, avec des objectifs aussi variés que la ville de Tournai, celle de Liège, ou la trouée d'Aix-la-Chapelle - Maastricht. Finalement, aucune ne voit le jour, car dans tous les cas, les troupes terrestres sont arrivées les premières sur les lieux. Ces opportunités manquées n'empêchent pas le SHAEF de souhaiter employer sa réserve aéroportée dans les délais les plus brefs. Les Allemands sont d'ailleurs certains que les parachutistes alliés vont être utilisés rapidement, mais ils ignorent où.

Un élément déterminant va accélérer l'opération aéroportée. Les succès de l'été 1944 ne se sont accomplis sans une invraisemblable débauche de munitions, de carburant, de ravitaillement. En outre, les lignes de communication s'allongent de plus en plus. Il est clair qu'un ralentissement des opérations au début de l'automne va survenir. Avant celui-ci, une attaque aéroportée audacieuse peut permettre d'offrir aux Alliés le dernier coup de collier leur permettant de franchir le Rhin avant que les Allemands aient réussi à se ressaisir. Cette opinion est partagée à la fois par Eisenhower et Montgomery, mais ne rencontre pas l'adhésion de tous les généraux alliés : pour Bradley, par exemple, les avions de transport seraient mieux utilisés au ravitaillement en essence des divisions alliées de tête qu'au transport des unités parachutistes.

L'un des plans de la First Allied Airborne Army prévoit le parachutage d'une division et demi au-delà du Rhin, vers Arnhem, c'est-à-dire sur l'axe de progression de la 2nd British Army. Ce plan, qui a reçu le nom de code de *Comet*, est annulé le 10 septembre, en raison de la faiblesse des effectifs prévus. Mais le même jour, Montgomery propose à Eisenhower un nouveau projet, qui est plus ou moins une reprise du précédent, avec des effectifs nettement renforcés : trois divisions aéroportées et demi, larguées autour de Grave,

Ci-dessus.
Des parachutistes américains contrôlent leur équipement avant d'embarquer à bord de C-47. Le censeur a effacé les insignes divisionnaires sur le négatif. Les avions portent encore tous les bandes blanches et noires d'invasion, cette fois proprement repeintes, dérivées de celles arborées pour le débarquement *(DITE/USIS)*

Ci-contre.
Cette vue des planeurs Horsa sur un terrain d'aviation anglais résume assez bien l'attente dans laquelle se trouvent les forces aéroportées alliées avant l'opération Market. *(IWM)*

RTÉE ?

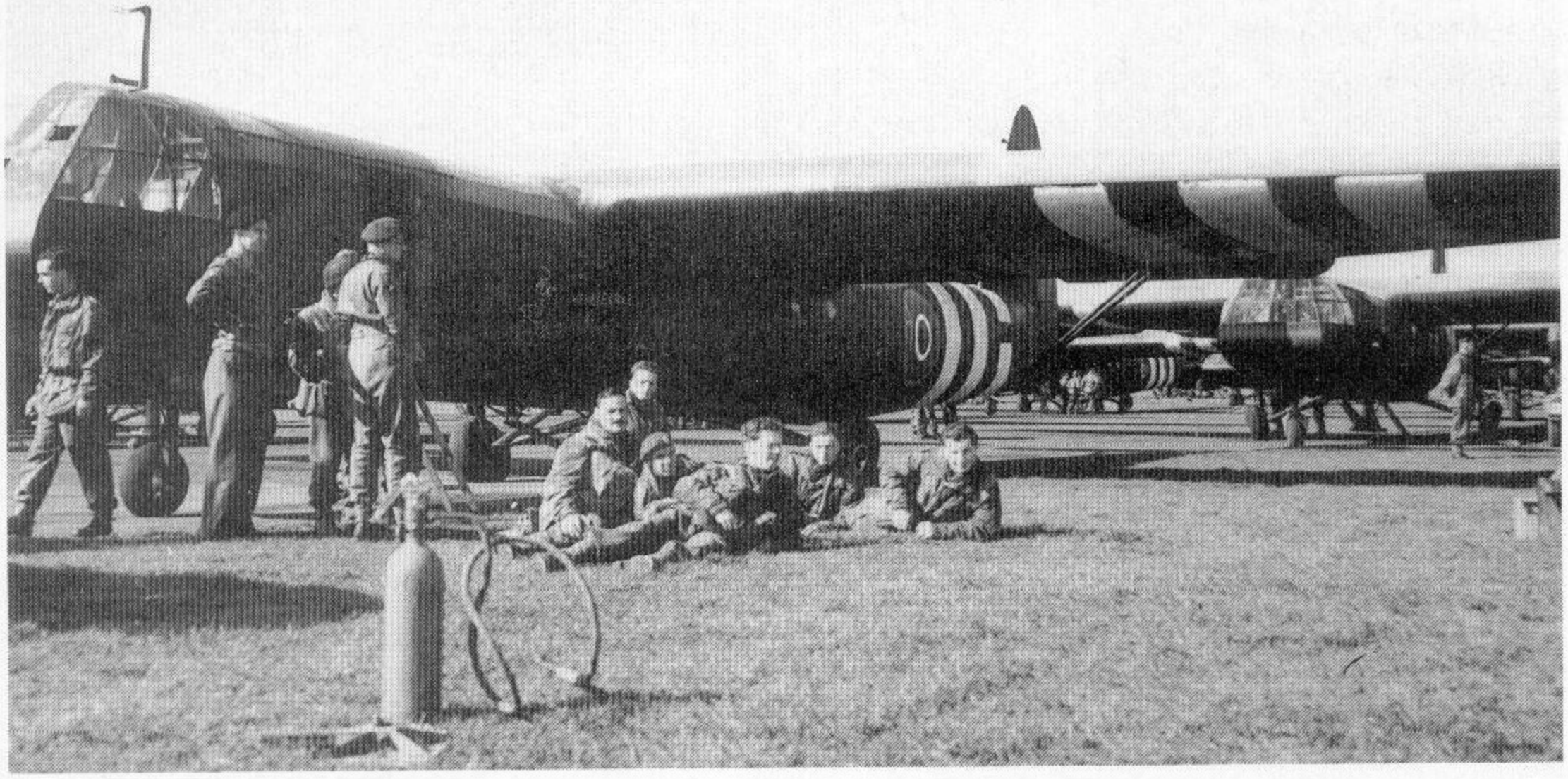
Nimègue et Arnhem, afin de s'emparer des principaux ponts sur la Meuse, des canaux et le Rhin. Dès que les têtes de pont seront suffisamment consolidées, une division aéromobile sera déposée sur place. Ce plan reçoit le nom d'opération *Market*.

En tant que tel, il est incomplet, car les divisions aéroportées sont seulement censées tenir les points les plus délicats. Elles ouvrent la voie à des troupes terrestres. Ce mouvement de la 2nd Army reçoit le nom de code de *Garden*. Il s'agit d'une poussée du 30 Corps de la frontière belgo-néerlandaise aux rives du Zuyderzee (Isjelmeer), soit sur plus de 150 kilomètres. Les 8 et 12 Corps, sur les deux flancs, se livreront à des attaques de soutien.

Franchir le Rhin et atteindre la Ruhr

Les objectifs stratégiques de l'opération Market Garden sont ambitieux : franchir le Rhin et capturer la Ruhr.

Ci-dessus.
Les deux officiers généraux responsables du plan de l'opération Market sont le général américain Brereton (assis), commandant de la First Allied Airborne Army et son adjoint britannique, le général Browning, chef du First Allied Airborne Corps.
(DITE/USIS)



Ci-dessus.
L'Air Chief Marshal Sir Arthur Tedder discute du plan d'attaque allié avec le général Browning. La RAF et les USAAF sont prêtes à fournir un effort maximal de soutien à l'opération aéroportée, mais la météo va rapidement en décider autrement. *(IWM)*

Trois objectifs tactiques très importants seront également visés :

– couper et isoler les troupes allemandes se trouvant aux Pays-Bas occidentaux (notamment les bases de la Kriegsmarine);

– déborder le West Wall (la ligne Siegfried);

– mettre en position l'armée britannique pour une percée à travers les plaines du nord de l'Allemagne.

En outre, l'offensive alliée permettra sans aucun doute de hâter le nettoyage de l'estuaire de la Scheldt, ce qui permettra d'ouvrir le port d'Anvers au trafic maritime allié et réduira de façon considérable les lignes de communications.

Ce plan n'est pas dépourvu de quelques faiblesses, ni d'avantages certains. Parmi les avantages décelés à l'époque par Montgomery et Eisenhower, il y a bien sûr la faible distance du champ de bataille des bases aériennes anglaises. En outre, l'audace de l'attaque, qui prévoit de lancer les parachutistes très loin des premières lignes, doit permettre de dépasser largement la zone des réserves allemandes.

Les faiblesses tiennent également au lieu choisi pour l'offensive : s'il permet effectivement de contourner le West Wall, il n'est pas spécialement proche de la Ruhr, l'objectif pourtant clairement désigné. En outre, il ajoute un nouvel obstacle au franchissement du Rhin par rapport à un lieu situé plus à l'est : le Neder Rijn (ou Bas-Rhin), dû à la multiplicité des bras du Rhin vers son embouchure. Enfin, la situation du ravitaillement commence à être perturbée au début du mois de septembre et cette nouvelle offensive va imposer une nouvelle dépense de munitions et d'essence, alors même que la 1st US Army se présente devant la ligne Siegfried. Mais l'optimisme prédomine tellement au SHAEF que rien ne semble pouvoir empêcher les Alliés de remporter à nouveau un succès éclatant.

En ce qui concerne le sentiment des principaux intéressés, les généraux des divisions aéroportées, il n'est pas inutile de citer le témoignage du chef de la 1st Airborne Division, Urquhart :

« D'un grand geste de la main, Boy Browning, chef de mon corps d'armée, traça un troisième cercle sur la carte couverte d'un talc, et, me regardant bien dans les yeux, prononça :

– Le pont d'Arnhem... Tenez le bien (...)

Pendant qu'il exposait le plan, je jetais un rregard sur les deux généraux américains assis près de moi, pour voir s'ils étaient aussi étonnés que moi par la hardiesse de l'opération – d'autant plus surprenante qu'elle avait été conçue par Monty, à l'ordinaire fort prudent (...) Malgré la confiance apparente avec laquelle Browning nous exposa le plan, dans l'élégant pavillon de club qu'il occupait à Moor Park, il ne laissait pas de nourrir lui-même certains doutes. La veille, en recevant les ordres de Monty, il lui avait demandé :

– Pendant combien de temps faudra-t-il tenir le pont d'Arnhem ?

– Deux jours, répondit vivement Monty. Alors, ce sera fini pour vous.

– Nous pouvons le tenir pendant quatre jours, observa

La réserve stratégique d'Eisenhower

Ci-contre.
Ce cliché a été pris juste avant le déclenchement de l'opération Market sur un terrain d'aviation anglais. Les Red Devils sont sûrs d'eux. Le Dakota visible à l'arrière-plan nous permet de dire que cette photographie a été prise sur une base du 46 Group de la RAF : Broadwell, Blakehill Farm ou Down Ampney. *(IWM)*

Ci-dessus.
Le général Maxwell Taylor, commandant de la 101st Airborne salue le photographe dans un geste très hollywoodien. Taylor est une personnalité assez exceptionnelle et sa carrière militaire se poursuivra bien après la fin de la Seconde Guerre mondiale, aux limites de la politique. Il sera en effet l'envoyé spécial du président Kennedy auprès de Diem, au Vietnam, puis conseiller de Johnson après l'assassinat de Kennedy. Il rencontrera plus d'honneur dans sa carrière politique que dans sa carrière militaire. Très photogénique et beau parleur, Maxwell Taylor sait parfaitement s'y prendre avec la presse américaine. *(DITE/USIS)*

Browning. Je pense cependant que nous risquons d'avancer un pont trop loin.

La distance à couvrir par la 2nd Army l'inquiétait (...) et, les lignes de communications de Monty, surchargées, donnaient déjà des signes de craquement. Les bateaux ne pouvaient toujours pas atteindre Anvers, le ravitaillement venait de la France, par des convois routiers. Monty apercevait aussi bien que n'importe qui les difficultés logistiques. Celles que présentait le transport du 8 Corps l'amenèrent à signaler à Eisenhower, le lundi 11 septembre, qu'il ne pourrait attaquer avant le 23. En conséquence, les Américains lui promirent un accroissement massif, par route et par air, soit mille tonnes par jour jusqu'au 1er octobre. Ainsi rassuré, il fixa le jour J au 17 septembre. » [1]

Les effectifs alliés

La citation ci-dessus fixe de façon remarquable l'un des problèmes rencontrés par les Alliés : entre le moment où Eisenhower donne son accord pour l'offensive et la date de son déclenchement, il n'y a en tout et pour tout qu'une semaine ! Il va donc falloir dresser un plan détaillé dans un laps de temps très réduit.

La tâche en revient à la First Allied Airborne Army et à son chef, le général Brereton, qui en a reçu le commandement le 8 août 1944. Il a sous ses ordres le 18 US Corps (Airborne) du général Ridgway, le 1st British Airborne Corps du général Browning, le 9 US Troop Carrier Command et les 38 et 46 RAF troop carrier groups.

En matière de divisions et de grandes unités, cela correspond à ceci :

- 82d Airborne Division;
- 101st Airborne Division;
- 17th Airborne Division;
- 1st (British) Airborne Division;
- 52 Lowland Division (Airportable);
- 1st Polish Independant Parachute Brigade;
- SAS troops.

La brigade polonaise indépendante est attachée à la 1st Airborne Division. Quant à la 17th Airborne Division, c'est une unité américaine qui n'a pas encore vu le feu et dont la participation à Market-Garden n'est pas prévue.

Voici l'ordre de bataille exact des divisions engagées aux Pays-Bas :

❒ **82d Airborne Division**

— 325th Glider Infantry Regiment
— 504th Parachute Infantry Regiment
— 505th Parachute Infantry Regiment
— 507th Parachute Infantry Regiment
— 508th Parachute Infantry Regiment
— 319th Glider Field Artillery Battalion (75 mm)
— 320th Glider Field Artillery Battalion (75 mm)
— 376th Parachute Field Artillery Battalion (75 mm)
— 456th Parachute Field Artillery Battalion (75 mm)
— 80th Airborne Antiaircraft Battalion
— 82d Airborne Signal Company
— 307th Airborne Engineer Battalion
— 307th Airborne Medical Company
— Reconnaissance Platoon
+ des unités de service

1. Général R.E. Urquhart – *Arnhem, une bataille perdue* – Paris, Presses de la Cité, pp 13-20.

❒ **101st Airborne Division**

— 327th Glider Infantry Regiment
— 401st Glider Infantry Regiment
— 501st Parachute Infantry Regiment
— 502nd Parachute Infantry Regiment
— 506th Parachute Infantry Regiment
— 509th Parachute Infantry Regiment
— 321st Glider Field Artillery Battalion (75 mm)
— 907th Glider Field Artillery Battalion (75 mm)
— 377th Parachute Field Artillery Battalion (75 mm)
— 81st Airborne Antiaircraft Battalion
— 101st Airborne Signal Company
— 326th Airborne Engineer Battalion
— 326th Airborne Medical Company
— Reconnaissance Platoon
+ des unités de service

❒ **1st (British) Airborne Division**

• **1st Parachute Brigade**
— 1st Parachute Battalion
— 2nd Parachute Battalion
— 3rd Parachute Battalion
— 1st Airlanding Antitank Battery
— 1st Parachute Squadron (Royal Engineers)
— 16 Parachute Field Ambulance, RAMC

• **1st Airlanding Brigade**
— 7th (Galloway) King's Own Scottish Borderers
— 1st Border
— 2nd South Staffordshire
— 181 Airlanding Ambulance

• **4th Parachute Brigade**
— 156 Parachute Battalion
— 10th Parachute Battalion
— 11th Parachute Battalion
— 2nd (Oban) Airlanding Antitank Battery
— 4th Parachute Squadron (Royal Engineers)
— 133 Parachute Field Ambulance, RAMC

• **Divisional Units**
— 1st Airlanding Light Regiment, Royal Arty
— 1 Forward (Airborne) Observation Unit, RA
— 1st Airborne Divisional Signals
— 9th Field Company, RE
— 261 Field Compnay, RE
— 21st Independent Parachute Company
— 1st Airborne Reconnaissance Squadron
— 250 Light Composite Company, RASC
— + différentes unités de service

Les effectifs alliés

Ci-dessus.
Le général Urquhart à son QC d'Oosterbeek pres de la bataille d'Arnhem, pose à côté de l'insigne de sa division. Urquhart a été choisi comme chef de la 1st Airborne Division à son plus grand étonnement, car il n'est pas parachutiste. Il est d'ailleurs sujet au mal de l'air lors des transports aériens, qu'il effectue en planeur puisqu'il n'a jamais sauté en parachute. Cela ne retire rien à sa valeur et ses mémoires sur la bataille d'Arnhem sont un véritable chef d'œuvre d'humour. Lors de la bataille, un concours de circonstances va l'empêcher d'exercer le commandement de sa division pendant la période cruciale des premières heures. Il échappera à la capture à plusieurs reprises. *(IWM)*

Ci-contre.
Le général Eisenhower passe en revue des soldatss polonais aux Pays-Bas, après la bataille d'Arnhem. *(DITE/USIS)*

Ci-dessus.
Le personnel au sol des USAAF regarde décoller et s'assembler des C-47 chargés de troupes à destination d'Arnhem. Market est l'opération aéroportée la plus importante de la Seconde Guerre mondiale en ce qui concerne les effectifs humains engagés dès le premier jour. En revanche, l'opération Varsity verra l'engagement d'un plus grand nombre d'avions. Ce manque d'avions disponibles pour Market sera d'ailleurs lourd de conséquences, en forçant les Alliés à engager leurs divisions en plusieurs fois, par tronçons.
(DITE/USIS)

❒ **1re brigade aéroportée polonaise**
— 1er bataillon
— 2e bataillon
— 3e bataillon
— batterie antichars
— compagnie du génie
— compagnie de transmissions
— compagnie de transport
— compagnie médicale
— batterie d'artillerie légère

Ces ordres de bataille permettent de constater que les divisions américaines ont des effectifs particulièrement conséquents, avec pas moins de quatre régiments de parachutistes et deux d'infanterie aéroportée. L'artillerie de campagne est également nombreuse, mais les pièces lourdes manquent. Les Américains souffrent aussi d'un manque important de moyens antichars, plus que les Britanniques. Dans les deux cas, les moyens motorisés sont très faibles et ne comptent aucun blindé. La 250 Light Composite Company du RASC est dotée de jeeps.

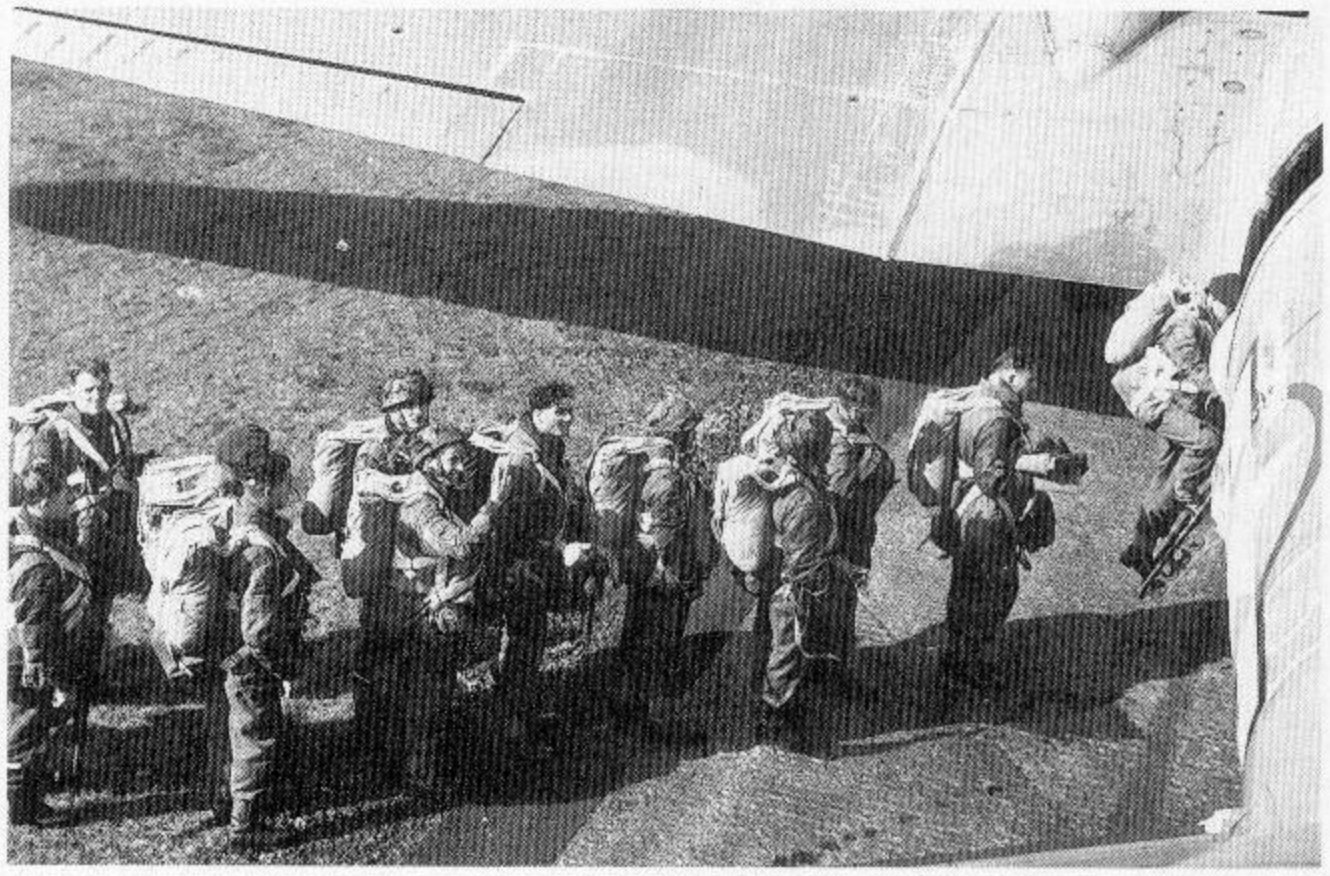
La question du transport aérien

Pour transporter sur place les trois divisions et demi, les Alliés manquent d'avions de transport. Ceci va imposer d'effectuer plusieurs vagues, selon la distance des

Ci-contre.
Une base anglaise encombrée de planeurs américains Waco et de planeurs britanniques Horsa. Si tous les Horsa sont dotés des bandes d'identification du débarquement, il n'en est pas de même pour les Waco, qui en sont largement dépourvus.
(DITE/USIS)

lignes alliées : dans un premier temps, il est prévu une seule vague pour la 101st Airborne, deux pour la 82d et enfin trois pour les Britanniques et Polonais de la 1st Airborne. Ceci est problématique pour le général Urquhart, d'autant que ses DZ et LZ (drop zones et landing zones) sont situées à une dizaine de kilomètres de la ville d'Arnhem, ce qui est loin. Il écrit : « *Le principal inconvénient d'avoir à opérer en trois fractions venait de ce que, dès la première, il me fallait assez d'hommes pour, d'une part, s'emparer du pont à l'intérieur de la ville, de l'autre tenir le terrain afin de permettre l'arrivée des éléments ultérieurs. Il en résultait que la force offensive de la division se trouverait réduite à une brigade de parachutistes, le premier jour. Mais je n'avais pas d'autre choix.* »

Bien que Market soit la plus la plus importante opération aéroportée jamais entreprise (et qui le restera d'ailleurs jusqu'à la fin de la guerre, Varsity ne la dépassant qu'au nombre d'avions engagés et non en effectifs combattants), les appareils de transport ne permettent de larguer que la moitié des hommes en un seul voyage. Les commandants des divisions demandent que les avions exécutent plus d'une mission par jour, afin que leurs têtes de pont puissent être consolidées le plus vite possible. Mais du côté des aviateurs, l'opinion diverge radicalement et ils ne veulent pas entendre parler de plus d'une mission par jour. Le général Brereton arbitre alors en faveur de l'aviation, ce qui est d'ailleurs peu étonnant de la part de l'ancien commandant de la 9th US Air Force. Il n'y aura qu'une mission par jour. Cette décision est d'importance, d'autant que les plans affinés durant les jours suivants montrent qu'il faudra en fait quatre jours à l'aviation pour déposer aux Pays-Bas les trois divisions et demie.



Ci-dessus. **Embarquement de paras anglais à bord d'un C-47 du 46 Group de la RAF.** (IWM)

Le plan allié

Ci-dessous. **Le général Gavin, chef de la 82d Airborne Division, est beaucoup plus sobre que Maxwell Taylor dans sa façon d'être.** *(DITE/USIS)*

En voici les détails, jour par jour :

D-Day : état-major avancé du 1st British Airborne Corps les trois régiments parachutistes des 82d et 101st US Airborne Divisions, la brigade de parachutistes, la brigade aérotransportée et l'artillerie aérotransportée de la 1st Airborne Division.

D+1 : les autres unités de la 1st Airborne Division, l'infanterie aérotransportée de la 101st Airborne, l'artillerie parachutée de la 82d et d'autres éléments de soutien des deux divisions américaines.

D+2 : la 1re brigade parachutiste polonaise, l'infanterie aérotransportée de la 82d Division, l'artillerie de la 101st Airborne.

D+4 : les derniers éléments des trois divisions.

Pour le jour J ou D Day, les allocations en avions et planeurs sont les suivantes :

- 101st Airborne : 424 transports américains et 70 planeurs et leurs remorqueurs;
- 82d Airborne : 480 avions de transport et 50 planeurs et leurs remorqueurs;
- 1st Airborne : 145 avions de transport américains, 354 planeurs anglais, 4 planeurs américains et 358 remorqueurs anglais.

De jour ou de nuit et par quelle route ?

Ces deux questions sont résolues relativement rapidement, surtout en ce qui concerne la première, apres l'expérience désastreuse du débarquement de Normandie. Certes, les risques causés par la Flak, surtout contre des appareils lents comme les C47 Skytrain, qui ne sont pas dotés de réservoirs auto-obturants, incitent plutôt à une opération nocturne. En revanche, la menace de la Luftwaffe est quasi-nulle le jour, alors qu'elle peut l'être davantage la nuit. Enfin, la nécessité d'une action nocturne ne se pose pas en Hollande alors que pour des raisons de synchronisation avec le débarquement, elle était incontournable en Normandie. Brereton choisit donc à juste titre une opération de jour, afin que « *les sticks de paras ne se dispersent pas comme confettis au vent* ».

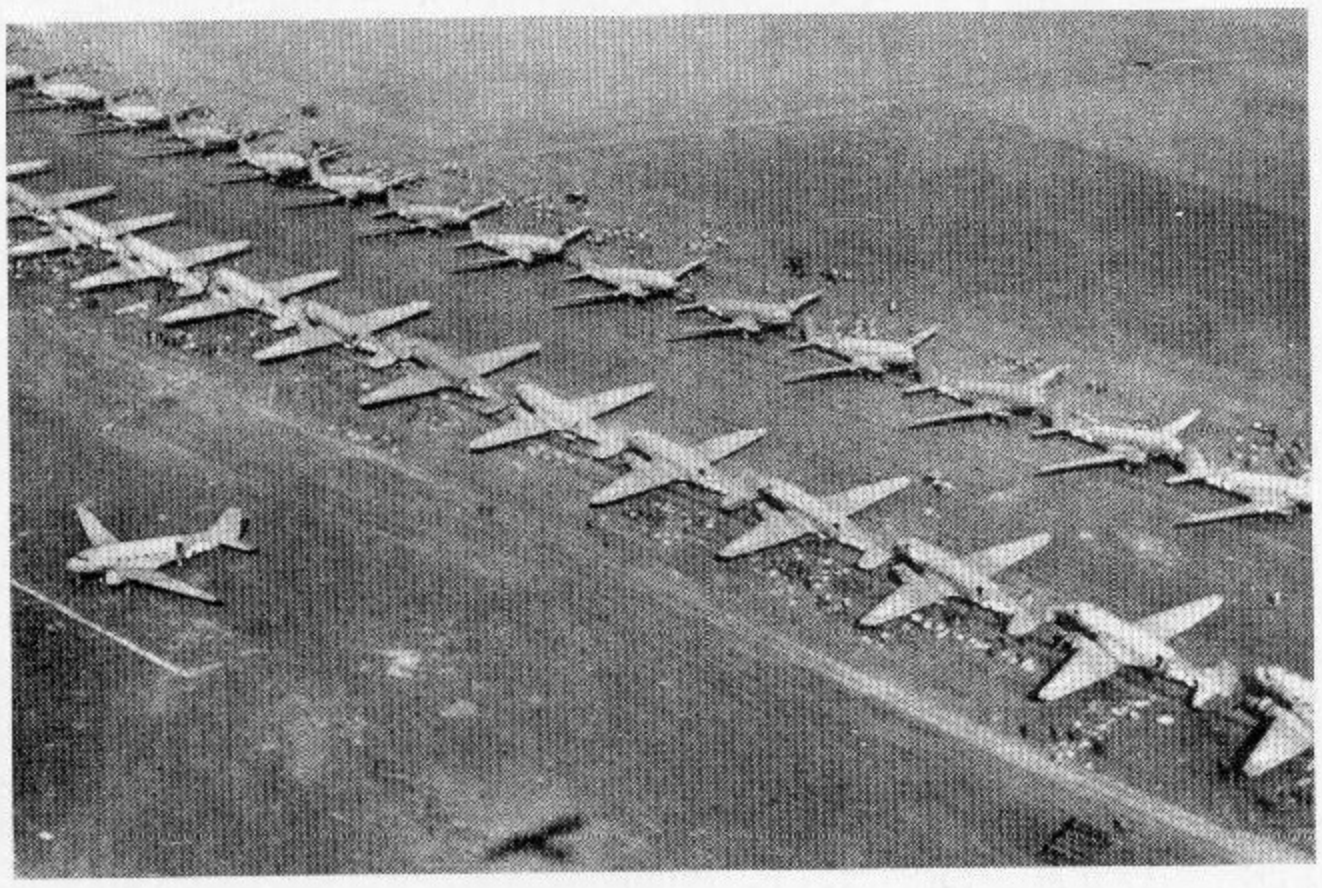
La question des routes d'accès à Arnhem et autres objectifs est autrement difficile à résoudre. En gros, il y a deux routes possibles : la plus directe passe au-dessus de l'estuaire de l'Escaut et de la Meuse, dont les îles sont tenues par des forces allemandes puissamment dotées de Flak. Le survol du territoire occupé sera ensuite d'environ 150 kilomètres, ce qui est long.

L'autre route est plus longue, mais une bonne partie du trajet se fait au-dessus de la Belgique libérée et le survol du territoire ennemi est d'à peine plus de 100 kilomètres. La Flak est également présente, notamment autour d'Eindhoven.

Brereton décide une solution de compromis : les deux divisions destinées aux objectifs les plus au nord emprunteront la route la plus directe, tandis que la troisième suivra la route passant au-dessus de la Belgique. La der-

Ci-contre.
Ces hommes de la 1st Airlanding Brigade s'apprêtent à embarquer dans des planeurs Horsa dont nous voyons un exemplaire à l'arrière-plan, à droite. La rangée de quadrimoteurs Short Stirling est destinée à les prendre en remorque. Ce cliché est pris sur l'une des bases du 38 Group de la RAF. *(IWM)*

Ci-dessous.
Sur une base américaine, les sticks de parachutistes s'apprêtent à embarquer à bord des C-47. Depuis le débarquement de Normandie, jamais autant d'avions n'ont été concentrés en nombre aussi important. *(DITE/USIS)*



Cette scène a été photographiée à Blakehill Farm, la base des 233 et 437 (RCAF) Squadrons. Les C-47 visibles appartiennent au 233 Squadron, qui effectuera 73 sorties lors de l'opération Market, perdant trois avions. *(IWM)*

nière tâche qui s'impose à Brereton est le choix des DZ et LZ. Dans le cas d'Arnhem, nous avons que la présence d'une Flak importante et des immeubles d'une ville de 100 000 habitants imposaient des zones lointaines d'atterrissage. Le terrain n'est nulle part très favorable à l'offensive : il s'agit essentiellement de polders, de routes surélevées et de canaux de drainage, qui sont idéaux pour la défense, mais non pour l'attaque. En outre, les rivières sont nombreuses et elles sont d'ailleurs la raison même de l'opération qui se propose de capturer les ponts sur la Meuse (Maas en néerlandais), le Rhin (Waal) et le Rhin inférieur (Neder Rijn). En dehors de ces trois grands fleuves dont la largeur dépasse les 200 mètres pour atteindre parfois 400 mètres, deux petites rivières se trouvent sur le chemin des Alliés : le Dommel et l'Aa, ainsi que trois canaux : Wilhelmina, Willems et Rhin-Meuse.

Les objectifs des divisions

Les trois divisions doivent chacune s'emparer d'une partie du couloir de pénétration jusqu'au Zuydersee. La division destinée à l'objectif le plus méridional, la 101st Airborne, doit s'emparer d'environ 25 kilomètres du couloir, entre Veghel et Eindhoven. Cette dernière ville est bien entendu l'un des objectifs, ainsi que les ponts de Zon, Saint Œdenrode et Veghel.

Plus au nord, la 82d Airborne doit s'emparer des passages sur la Meuse à Grave, le Waal (Rhin) à Nimègue et le canal Maas-Waal entre les deux.

A l'extrêmité nord, la 1st British Airborne doit capturer le pont d'Arnhem sur le Neder Rijn et maintenir une tête de pont suffisamment large au nord de celui-ci pour permettre au 30 Corps de foncer jusqu'aux rives de l'Ijselmeer, afin d'encercler une bonne partie des troupes allemandes présentes aux Pays-Bas. Les paras anglais seront renforcés dans leur tête de pont par la 1re brigade polonaise, puis par la 52 Lowland (Airportable) Division, dès que des terrains d'atterrissage auront pu être préparés.

La suite de l'offensive n'est plus du ressort de l'opération Market, mais de sa contre-partie terrestre, Garden.

Les grandes lignes de l'opération Garden

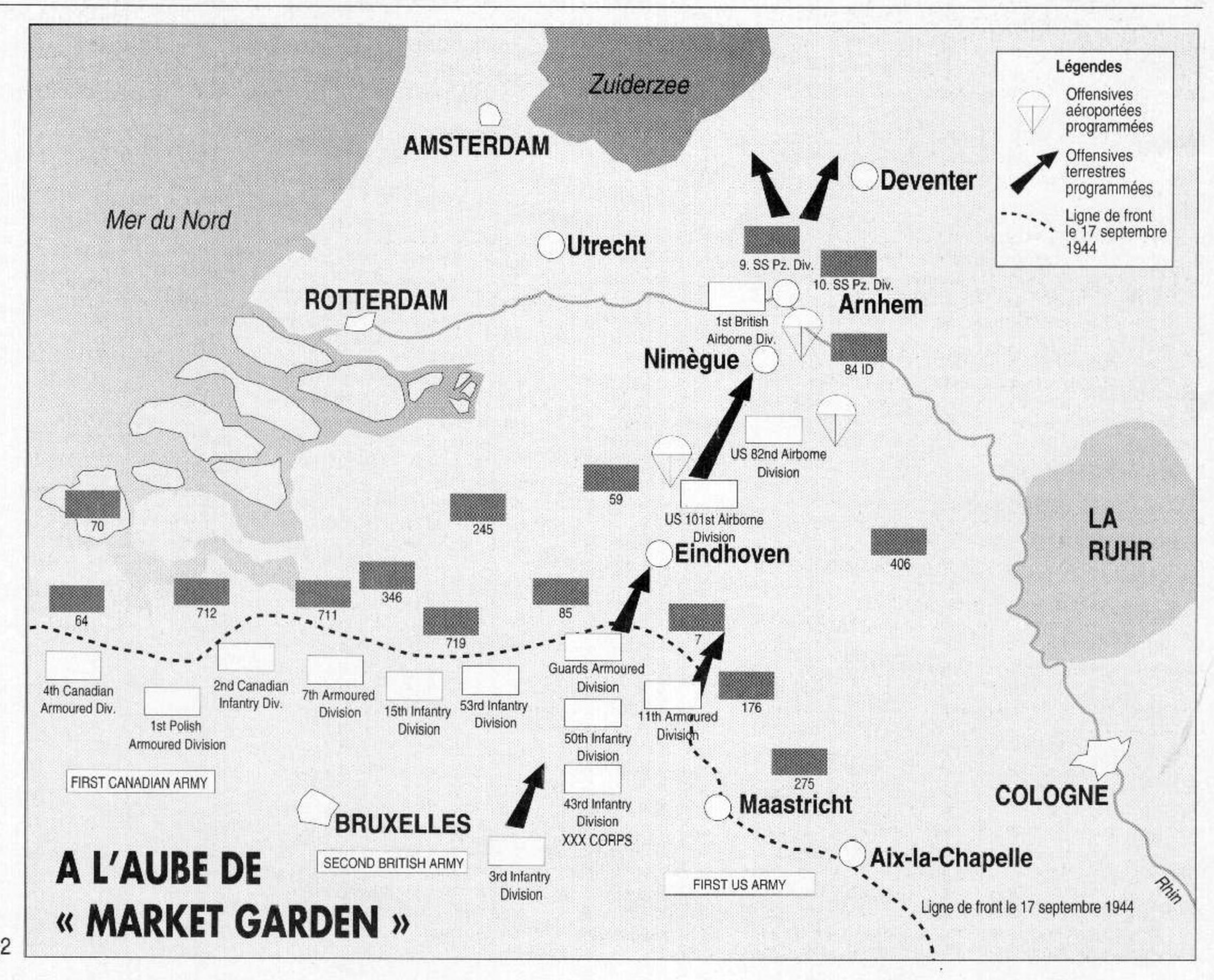
Elle est placée sous la direction du général Dempsey, chef de la 2nd British Army, mais l'effort principal est dévolu au 30 Corps du général Horrocks. L'heure H est fixée une heure après le lâcher du premier parachutiste. En même temps, les 8 et 12 Corps attaqueront de part et d'autre d'Horrocks, afin de protéger les flancs du 30 Corps. Plusieurs éléments handicapent cependant ces deux corps, notamment les difficultés de ravitaillement, qui imposent de favoriser le 30 Corps au détriment de ses voisins. En outre, le 8 Corps, situé à sa droite, est particulièrement faible, puisqu'il ne dispose au début de l'offensive que d'une seule division.

Le général Horrocks est mieux doté pour sa part, avec la Guards Armoured Division en flèche, soutenue par les 43rd et 50th Infantry Divisions. La ligne de départ est formée par une tête de pont située au nord du canal Meuse-Escaut, à environ 20 kilomètres au sud d'Eindhoven.

L'objectif final du premier jour est le petit village de Valkenswaard, à dix kilomètres au sud d'Eindhoven, qui doit également être le point de jonction avec la 101st Airborne Division. En privé, Horrocks admet volontiers qu'il espère être à Eindhoven avant la nuit du D Day. Horrocks pense que la percée sera rapide grâce au barrage roulant d'artillerie et à l'appui constant des chasseurs bombar-

Ci-contre. **Sur un terrain du 38 Group, le câble de remorquage est en train d'être installé entre un quadrimoteur Stirling et un planeur Horsa. Le cliché est pris le 17 septembre 1944.** *(IWM)*

Le plan de l'opération Market-Garden



diers. Montgomery indique d'ailleurs dans sa directive du 14 septembre que la poussée terrestre doit être « *rapide et violente, sans tenir compte de ce qui se passe sur les flancs* ».

Les prévisions sont les suivantes : atteindre Arnhem avant la fin du troisième jour et les rives du Zuyderzee, à quelques 160 kilomètres de la ligne de départ, en six jours ou moins. Ceci peut sembler énorme à l'expérience de la bataille de Normandie, mais l'opération Garden intervient à un moment où les Alliés viennent de progresser d'une façon impressionnante.

Il n'est pas inutile d'ajouter que Horrocks prévoit de faire avancer ses véhicules à deux de front sur l'unique route menant à Arnhem, à un rythme qu'il estime à 20 000 véhicules en 60 heures.

Et les Allemands ?

Cette interrogation, ou plutôt cette exclamation ,est celle du général polonais commandant la 1re brigade aéroportée lors de l'une des réunions préparatoires des nombreux plans dressés avant l'adoption de Market, qui étaient tous plus extravagants les uns que les autres et ne semblaient pas compter avec la présence de l'adversaire.

Malgré la défaite en Normandie et la véritable déroute qui s'ensuivit apparemment, l'armée allemande n'est pas aussi désorganisée que les Alliés veulent bien le croire, grisés qu'ils sont par leurs succès. En outre, les renseignements fiables sur l'état de l'ennemi semblent bien peu nombreux, comme le raconte le général Urquhart : « *La pénurie de renseignements ne me facilitait pas les choses. J'ignorais à peu près tout de ce qui se passait dans Arnhem et aux alentours. Mon état-major fit des efforts frénétiques pour se renseigner. Les informations, venues à travers la Manche, étaient forcément périmées, à cause du temps mis pour nous parvenir. Nous ne rencontrerions, me dit Browning, guère plus d'une brigade renforcée, appuyée par quelques chars. Cependant, des rapports, expédiés par la résistance hollandaise, signalaient* « des débris d'unités blindées, envoyées en Hollande pour se reconstituer », *en particulier dans les régions d'Eindhoven et de Nimègue. Au cours de la semaine, un officier de renseignements du SHAEF en vint à la conclusion qu'il s'agissait de la 9e division blindée SS et peut-être de la 10e. Sans doute allaient-elles être reconstituées avec des chars provenant d'un dépôt situé aux environs de Clèves [en Allemagne]. Tout le monde ne partageait pas cette opinion, en particulier dans notre propre corps aéroporté. Le 13 septembre encore, soit quatre jours avant l'attaque, celui-ci nous signala que les Allemands possédaient peu de réserves d'infanterie en Hollande et un nombre de chars compris entre 50 et 100. Certains indices révélaient qu'ils renforçaient leurs lignes près d'Arnhem et de Nimègue, mais, nous disait-on, les soldats étaient peu nombreux et « de qualité physique très médiocre* ».

Ce témoignage est intéressant et montre qu'au 13 septembre, le 1st Airborne Corps ne croit pas à la possibilité d'une sérieuse résistance allemande. Mais l'officier du SHAEF dont Urquhart parle et qui, par un curieux hasard, est son homonyne, a non seulement clairement identifié les deux divisions blindées SS, mais ordonné une reconnaissance aérienne pour effectuer des photographies obliques, qui ont montré la présence de Panzer IV et de Panzer III (en fait de StuG III), à seulement une douzaine de kilomètres des LZ et DZ de la 1st Airborne Division. L'insistance de ce Major Brian Urquhart est d'ailleurs telle que Browning décide de s'en débarrasser en le faisant porter inapte médical « *pour dépression nerveuse* ». Et après la note de renseignements du 13 septembre, mentionnée par le général Urquhart, le corps d'armée aéroporté n'en fait plus parvenir une seule aux troupes qui vont attaquer, ce qui représente manifestement une faute grave.

On peut aisément comprendre que Browning n'ait pas voulu annuler une opération de cette ampleur trois jours avant son déclenchement, d'autant que la présence de divisions blindées ennemies, en cours de réorganisation, ne signifiait pas obligatoirement l'échec de l'offensive, loin s'en faut. En revanche, ne pas prévenir les unités engagées du risque qu'elles allaient courir est une erreur monumentale.

Ci-dessus.
Les Red Devils sont persuadés d'être la meilleure division de toute l'armée britannique. Au matin même du jour J, ils posent avec confiance à l'heure du breakfast, devant les C-47 du 46 Group qui s'apprêtent à les parachuter à l'ouest d'Arnhem, dans une zone certes lointaine du centre-ville, mais propice à l'atterrissage à la fois des planeurs et des parachutistes. Personne n'a prévenu ces hommes qu'ils allaient rencontrer une division SS certes amoindrie, mais pleine de mordant, au lieu des débris d'unités anéanties en Normandie. Ces hommes appartiennent à la compagnie d'état-major du First Parachute Battalion. Ils embarqueront, dans quelques heures, à bord des C-47 du 61st Troop Carrier Group, à Barkston Heath.
(IWM)

LES FORCES ALLEMANDES AUX PAYS-BAS

Après la pénible retraite consécutive à la défaite en Normandie, les forces allemandes tentent de se reconstituer aux Pays-Bas, la Belgique ayant été abandonnée sans combat pour la majeure partie du territoire.

Nous avons vu au chapitre précédent que les craintes du Major Urquhart concernant l'état réel des divisions allemandes dans le secteur de la future offensive avaient été balayées. Une semaine avant l'attaque, les services de renseignements du SHAEF estimaitent les effectifs allemands sur le front de l'ouest à 48 divisions seulement, ayant le potentiel réel de 20 divisions et de quatre Panzerdivisionen. Mais lorsque les Américains apprennent la présence aux environs d'Arnhem des 9. et 10. SS-Panzerdivisionen, ils s'inquiètent vraiment. Ainsi, le chef d'état-major d'Eisenhower, Walter B. Smith, obtient de ce dernier l'autorisation de se rendre auprès de Montgomery pour lui faire part de ses craintes et proposer de larguer l'équivalent d'une seconde division à Arnhem, ou de modifier les plans en changeant la destination de l'une des divisions américaines. Mais, aux dires de Smith, « *Montgomery juge ridicule une telle idée et rejette mes objections avec légèreté* ».

Ci-dessus.
Un soldat allemand dans les forêts voisines d'Arnhem. Il est impossible de dire à quelle unité il appartient, mais il a été photographié par une Propaganda Kompanie de la Kriegsmarine. La division von Tettau qui combat les parachutistes anglais à l'ouest d'Arnhem est composée de troupes très diverses sous la responsabiité du commandant en chef des forces allemandes aux Pays-Bas. Avant la défaite de Normandie, il s'agisset de divisions statiques destinées à repousser un débarquement, mais elles ont été lancées une à une dans la bataille et au début de septembre 1944, il ne reste plus que des éléments épars de la Luftwaffe, de la Kriegsmarine et de la Heer (services, dépôts, etc.)
(Bundesarchiv)

fortuite,

Ci-contre.
Un jeune officier de la Waffen SS, probablement de la 9. SS-Panzerdivision Hohenstaufen, inspecte des documents anglais capturés pendant la bataille d'Arnhem. La présence de la Hohenstaufen à Arnhem est fortuite, mais elle avait été découverte par les services de renseignements anglais. Montgomery refusa d'en tenir compte et de modifier son plan en conséquence.
(Bundesarchiv)

Ci-contre.
Un vétéran de la Luftwaffe, qui vient de recevoir la croix de fer, observe les lignes depuis une position prise à l'ennemi dans les bois situés à l'ouest d'Arnhem, à proximité des landing zones de la 1st Airborne Division. Ce qui apparaît le plus étonnant dans l'histoire de l'opération Market Garden, c'est la façon dont des troupes sans aucune homogénéité, comprenant souvent des marins et des aviateurs en plus de vrais fantassins, ont pu combattre de façon aussi efficace et aussi ordonnée, en face d'unités aéroportées d'élite. Notons toutefois que bien que menaçants, notamment sur le front des divisions américaines, ces groupements de circonstance n'ont jamais pu emporter la décision. Le succès allemand à Arnhem est dû à une unité de vétérans, la Hohenstaufen, et non à la division von Tettau. *(Bundesarchiv)*

Pourtant, les signes d'un raidissement allemand se multiplient dans la semaine qui précède l'opération, notamment devant la tête de pont anglaise du canal Meuse-Escaut. Le 2e bureau de la 82nd Airborne note à la même époque (le 13 septembre, exactement) :

« *Un document capturé indique que le degré de contrôle exercé sur le regroupement des restes apparemment dispersés d'une armée battue est proche de la perfection. En outre, la capacité au combat des Kampfgruppen formés avec les restes des divisions battues semble intacte* ». [1]

La vraie situation aux Pays-Bas

Les compte-rendus sur lesquels s'appuient les Britanniques vers le 10 septembre ne sont pas des vues de l'esprit, mais des renseignements fiables. Ils ont pourtant un défaut rédhibitoire : ils sont trop anciens et conviennent à la situation qui a prévalu jusqu'au 4 septembre, date de la libération d'Anvers. Ce grave revers pour l'Allemagne conduit Hitler à dépêcher sur les lieux le général des paras Student, avec l'état-major de la 1. Fallschirm. Armee. A ce moment précis, Student ne dispose pas encore d'un seul parachutiste, mais d'un corps d'armée (le 88.A.K.) qui ne compte qu'une seule division, la 719.I.D., une unité à plein effectif, mais non mobile, qui garde la côte hollandaise depuis 1940. C'est bien peu pour tenir un front de 80 kilomètres entre les abords d'Anvers et le sud-est de Hasselt. Le général Reinhard, qui commande le corps d'armée, place le gros de la division dans le secteur d'Anvers, car il craint une offensive anglaise dans ce secteur : en effet, la prise du grand port a permis aux Britanniques d'encercler dans l'ouest de la Belgique les restes de la 15. Armee, qui ne peut plus s'enfuir qu'en franchissant l'estuaire de l'Escaut, pour gagner Walcheren et Suid-Beveland. Si les Alliés s'emparent de ces deux îles reliées au continent, s'en est fini de l'évacuation de la 15. Armee. Tout laisse donc à penser que les Anglais vont attaquer dans cette direction, d'autant que cela leur permettrait de se servir du grand port dont ils ont le plus vif besoin. Reinhard ne se doute pas que pour Montgomery, il ne s'agit là que d'un combat d'aile et que la seule chose qui

1. *War Diary* de la 82d Airborne Division, Annexe 1C à la cote FO11.

Les forces allemandes aux Pays-Bas

l'intéresse est de franchir le Rhin le plus vite possible.

De toute façon, il n'a pas les effectifs suffisants pour défendre correctement tout le front et doit dégarnir le secteur d'Eindhoven où les Alliés vont justement frapper.

Le Kampfgruppe Chill apparaît là où on ne l'attend pas

L'une des forces de l'armée allemande est l'esprit d'initiative de ses officiers sur le terrain (au niveau du

Ci-dessus.
Mise en batterie d'une pièce de Flak légère à proximité d'Arnhem. Les canons de Flak de 37 mm et surtout de 20 mm sont employés de façon intensive par les Allemands, aussi bien dans le rôle anti-aérien que dans le combat terrestre. Les ponts sur la Meuse, le Rhin et le Rhin inférieur, sont hérissés d'armes de ce type qui causeront de grosses difficultés aux parachutistes alliés.
(Bundesarchiv)

Ci-contre.
Un StuG III dans les rues d'Arnhem. Il n'appartient pas à la division Hohestaufen, contrairement à ce qu'ont écrit de nombreux historiens. Un simple coup d'œil montre que l'homme de gauche porte une veste de la Heer et pas de la Waffen SS. Et une unité de StuG III de la Heer est bien présente dans le secteur : la 280. Sturmgeschütz Brigade.
(Bundesarchiv)

GQG, dans des postes aussi politiques que vraiment militaires, il n'en va pas de même, loin de là). En septembre 1944, ce remarquable esprit d'initiative trouve une belle illustration avec le général Kurt Chill, commandant de la 85.I.D., ou plutôt de ce qui en reste après la débâcle de Normandie. En plein repli avec deux autres divisions encore plus malmenées que la sienne, Chill a reçu l'ordre de se reformer en Allemagne, à l'est du Rhin. Mais en franchissant le canal Albert, il se rend compte de l'absence de défenses dans ce secteur et suspend son repli. Il place tout au long du canal des points de ralliement pour arrrêter les soldats en retraite et les fuyards. En quelques jours, il a ainsi regroupé des hommes de toutes les branches de la Wehrmacht, Heer, Luftwaffe et même Kriegsmarine, sans parler de troupes d'état-major, de services, du train, etc. Ces soldats sont suffisamment bien encadrés pour qu'au premier combat, ils arrêtent les poussées des avant-gardes britanniques vers le canal.

Le 6 septembre, Chill se rend au PC de Reinhard pour placer son Kampfgruppe sous les ordres du 88.A.K. Cette apparition d'une unité en état de se battre est une bonne surprise pour Reinhard, car les Anglais ont réussi à créer une tête de pont au-delà du canal Albert à Beeringen, sur le front de la 719.I.D. Chill reçoit l'ordre d'y contenir les Britanniques. Ainsi, le 6 au soir, il ne reste plus qu'une seule brêche dans le dispositif allemand, dans le secteur de Maastricht. Elle est comblée le lendemain avec la mise en place de la 176.I.D.

L'entrée en lice des parachutistes allemands

La reconstitution d'un front cohérent permet au général Student d'introduire sur le terrain des unités de parachutistes, soit formation récente, soit d'anciens régiments recomplétés. Parmi les premières, on compte cinq régiments de parachutistes et un Panzerjäger Abteilung et parmi les seconds, le Kampfgruppe Walther, qui se compose d'un bataillon du 2. Falschirm. Regiment et du célèbre 6. Fallschirm. Regiment, connu pour ses exploits en Normandie. En outre, environ 5 000 hommes forment les unités de services des parachutistes. Trois des régiments nouveaux sont réunis dans une division d'entraînement, la Fallschirm. Lehr Division Erdmann.

Student lance d'abord le Kamfgruppe Walther et un régiment récent contre la tête de pont britannique, puis la division Erdmann. C'est l'introduction de ces unités qui permet aux Alliés de noter un net renforcement de

Ci-dessus.
Gros-plan sur la pièce de Flak de 37 mm de la page précédente. Les batteries de Flak allemandes, très nombreuses, sont réduites au silence lors du premier jour de l'offensive alliée, en raison de raids aériens systématiques. Mais durant les jours suivants, elles causeront des pertes sensibles aux avions de transport alliés, surtout lors des missions de ravitaillement.
(Bundesarchiv)

Ci-contre.
Une autre unité de Flak de la Luftwaffe dans les rues d'Arnhem. Comme le prouve le nombre de grenades emportées par ces hommes, la lutte anti-aérienne ne semble pas leur préoccupation principale.
(Bundesarchiv)

Ci-dessus.
Deux Möbelwagen sur châssis de Panzer IV aux Pays-Bas, en septembre 1944. Ces engins qui portent normalement un affût quadruple de 20 mm doivent le surnom de « meuble » à leur apparence massive. L'arrière des deux véhicules qui nous intéressent ici est assez différent. Ces deux engins appartiennent à une division SS, la Frunsberg ou la Hohenstaufen.
(Bundesarchiv)

L'ordre de bataille allemand

la résistance allemande dans le secteur de la frontière belgo-néerlandaise.

L'entrée en lice des parachutistes allemands n'est cependant pas couronnée de succès : non seulement ils ne parviennent pas à rejeter les Anglais en deçà du canal Albert, mais encore ils sont obligés de céder du terrain sur plus de 30 kilomètres, ce qui permet aux Britanniques de créer deux têtes de pont sur le canal Meuse-Escaut, dont la principale à De Groote Barrier, près d'Eindhoven.

L'ordre de bataille allemand en première ligne

Peu avant le début de l'opération Market-Garden, le front allemand est tenu par les unités suivantes, d'ouest en est :

● **1. FALLSCHIRM. ARMEE :**

- **719. Infanterie Division** d'Anvers à la jonction des canaux Albert et Meuse-Escaut.

Kampfgruppe Chill : en face d'une tête de pont anglaise sur le canal Meuse-Escaut

Kampfgruppe Walther : en face de l'autre tête de pont anglaise sur le canal Meuse-Escaut.

- **Division Erdmann**
- **176. Infanterie Division**

Ces deux unités tiennent le front entre Eindhoven et Maastricht, où commence le secteur de la 7. Armee.

Durant la première quinzaine de septembre, ce front est quelque peu renforcé par les unités de la 15. Armee qui parviennent à s'extraire du chaudron dans lequel elles sont encerclées en Belgique.

La première des divisions sauvées est la 245.I.D. qui a tellement souffert qu'elle n'a pour ainsi dire plus de valeur. Ses restes sont placés sur les arrières du Kampfgruppe Chill.

La seconde division est nettement meilleure : il s'agit de la 59.I.D. du général Poppe. Nous en connaissons les effectifs complets grâce à un rapport de son commandant :

– 1 000 combattants environ;
– quelques hommes du génie;
– un bataillon de complément;
– 18 canons antichars;
– 30 pièces d'artillerie lourde, de 105 et 150 mm.

Pour être complet sur les effectifs allemands aux Pays-Bas, il faut parler des troupes placées sous le contrôle direct du général d'aviation Christiansen, responsable des troupes d'occupation (à ne pas confondre avec les troupes de première ligne). Depuis 1940, Christiansen disposait de trois divisions d'infanterie pour le maintien de l'ordre et pour la défense des côtes. Les événements l'ont peu à peu privé de deux de ses divisions, puis de la dernière, la 719.I.D., lorsque les Britanniques ont pris pied sur le sol néerlandais. Début septembre, il ne dispose plus que d'éléments très disparates, appartenant à toutes les branches des forces armées allemandes : Heer, Luftwaffe, Kriegsmarine et Waffen-SS.

Ajoutons enfin qu'étant donné la proximité de la frontière allemande, la 6e région militaire allemande (Wehrkreis VI) est également concernée par le champ de bataille d'Arnhem et Nimègue. Mais elle ne dispose de quasiment plus rien, toutes ses divisions et unités d'entraînement ayant été envoyées en première ligne à cause de la défaite de Normandie. Même les différents états-majors ont rejoint le front en formant la 406. (Landesschützen) Division, qui se place sur la ligne Siegfried à proximité d'Aix-la-Chapelle, à faible distance d'Arnhem et Nimègue.

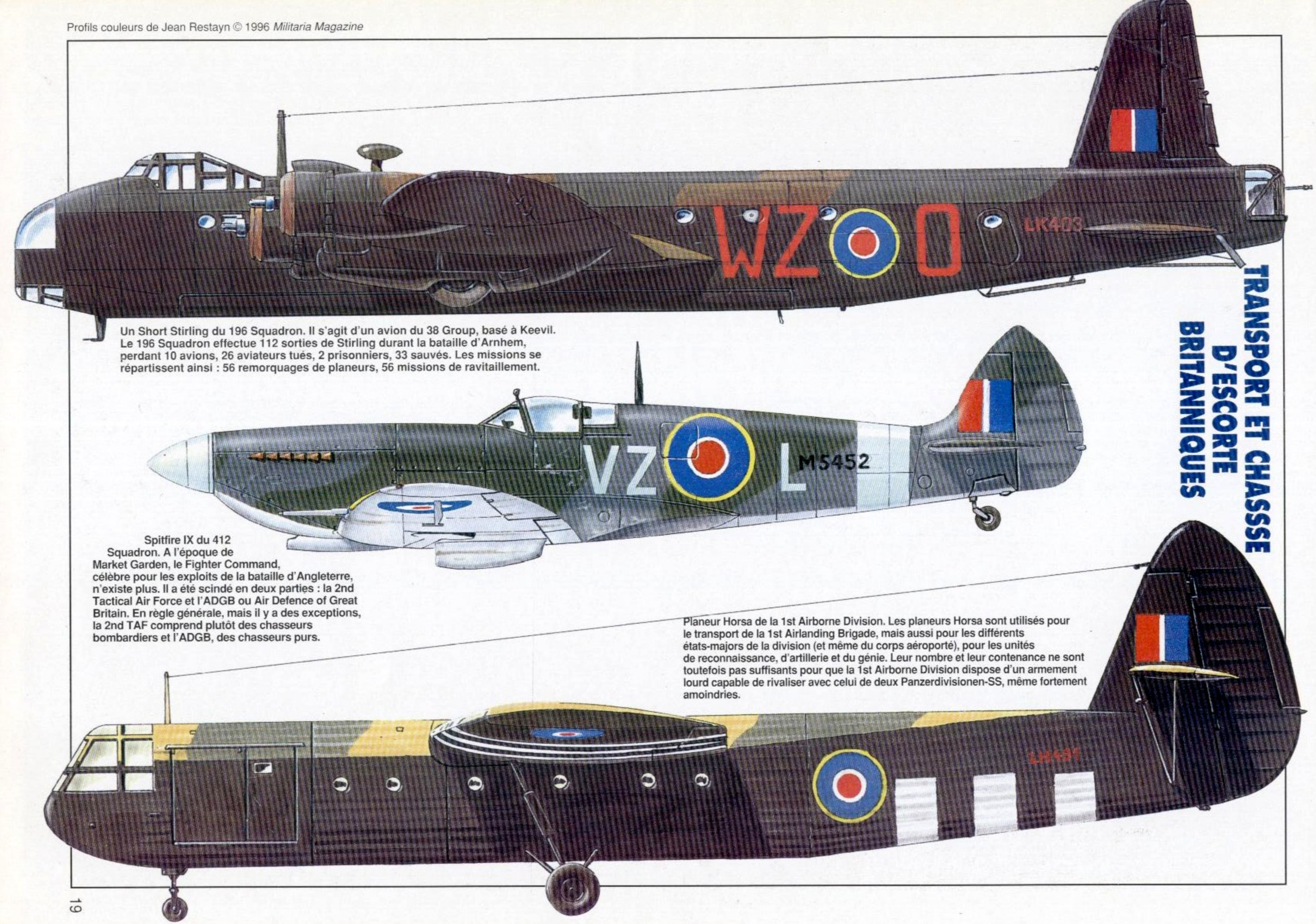
Tous ces éléments d'origine très variée ne représentent pas des obstacles insurmontables pour les Alliés. Mais le hasard va mettre sur leur chemin deux Panzerdivisionen et plusieurs autres éléments blindés.

Personne n'indique sa présence aux Pays-Bas à cette époque, mais le I. Abteilung de la 24. Panzerdivision, avec une vingtaine de Panther, est bien là. Ces vingt Panther sont souvent mentionnés, mais leur appartenance réelle n'est jamais claire.

Autre unité blindée dans le secteur d'Arnhem, la StuG Brigade 280 de la Heer compte un nombre de blindés malheureusement inconnu. Il en est de même du s. Heeres Panzerjägerabteilung 559, présent à Utrecht

Profils couleurs de Jean Restayn © 1996 *Militaria Magazine*

TRANSPORT ET CHASSE D'ESCORTE BRITANNIQUES



Un Short Stirling du 196 Squadron. Il s'agit d'un avion du 38 Group, basé à Keevil. Le 196 Squadron effectue 112 sorties de Stirling durant la bataille d'Arnhem, perdant 10 avions, 26 aviateurs tués, 2 prisonniers, 33 sauvés. Les missions se répartissent ainsi : 56 remorquages de planeurs, 56 missions de ravitaillement.

Spitfire IX du 412 Squadron. A l'époque de Market Garden, le Fighter Command, célèbre pour les exploits de la bataille d'Angleterre, n'existe plus. Il a été scindé en deux parties : la 2nd Tactical Air Force et l'ADGB ou Air Defence of Great Britain. En règle générale, mais il y a des exceptions, la 2nd TAF comprend plutôt des chasseurs bombardiers et l'ADGB, des chasseurs purs.

Planeur Horsa de la 1st Airborne Division. Les planeurs Horsa sont utilisés pour le transport de la 1st Airlanding Brigade, mais aussi pour les différents états-majors de la division (et même du corps aéroporté), pour les unités de reconnaissance, d'artillerie et du génie. Leur nombre et leur contenance ne sont toutefois pas suffisants pour que la 1st Airborne Division dispose d'un armement lourd capable de rivaliser avec celui de deux Panzerdivisionen-SS, même fortement amoindries.

Ci-dessus.
Les forces allemandes des Pays-Bas, qui ne comptent plus la moindre division normalement constituée, possèdent quelques chars d'origine française, destinés d'ailleurs en grande partie à s'opposer à des opérations aéroportées de petite ampleur, des coups de main, etc. Il semble que six d'entre eux aient été utilisés par la division von Tettau lors de l'attaque en direction d'Oosterbeek, en venant du nord-ouest. Ce char B1bis transformé en Flammenwerfer a été détruit par un coup direct de 6-pdr dans le glacis. *(Bundesarchiv)*

Les blindés allemands à Arnhem

au début du mois avec quelques Jagdpanther et StuG III. Les équipages sont peu entraînés et leur intervention dans la bataille à venir sera coûteuse.

Enfin , l'unité la plus impressionnante est le s. Pz.Abt. 506, dont la 3. Kompanie sera placée sous le commandement de la division Hohenstaufen, avec 15 chars lourds Tiger II.

Le II. SS-Panzerkorps à Arnhem

Le 3 septembre 1944, le maréchal Model, commandant le Heeres Gruppe B, ordonne à la 5. Panzer-Armee en pleine retraite, d'envoyer les 9. et 10. SS-Pz. Div. dans le secteur d'Arnhem afin d'y être recomplétées. Le 5 septembre, il ordonne à l'état-major du II. SS-Panzerkorps de les y rejoindre, avec à sa tête le général Willi Bittrich. Celui-ci doit y superviser la remise en état de la 9.SS-Pz.Div. et de deux autres divisions blindées, les 2. et 116., qui rejoindront les Pays-Bas dès qu'elles auront réussi à se désengager des combats qu'elles mènent pour le compte de la 7. Armee. Il n'est plus question de la 10.SS car celle-ci reçoit l'ordre de poursuivre son repli jusqu'en Allemagne pour être recomplétée.

Enfin, le 9 septembre, Model change ses ordres pour la 9.SS-Pz.Div., qui doit se préparer à marcher vers Aachen (Aix-la-Chapelle), menacée par la First US Army. Mais à la date du 17 septembre, jour J de Market Garden, les deux divisions SS sont encore largement présentes aux Pays-Bas et se trouvent à une demi-journée de marche seulement d'Arnhem, prêtes à intervenir.

Le Kampfgruppe Hohenstaufen

Il serait inexact de croire que les deux Panzerdivisionen présentes dans les environs d'Arnhem disposent d'effectifs comparables à ce qu'ils pouvaient être en juillet 1944 : la bataille de Normandie est passée par là et les pertes en matériel ont été effrayantes. Lorsque les Britanniques sautent sur Arnhem, un Kampfgruppe de la 9. SS-Pz. Div. Hohenstaufen est prêt à intervenir. Il se prépare à embarquer pour le Reich. Voici sa composition détaillée, connue grâce à Herbert Fürbringer :

- PC réduit sous les ordres de l'Obersturmbannführer (Ostubaf.) Harzer, à quelques kilomètres au nord d'Arnhem.
- Divisions-Begleitkompanie : environ 120 hommes.
- une section de la Feldgendarmerie Kompanie 9. : environ 60 hommes.
- deux Alarmkompanien du SS-Pz.Rgt.9 : une compagnie d'équipages de chars utilisée en infanterie et une compagnie de services, en position dans Arnhem même.
- deux Alarmkompanien du SS-Pz.Gren.Rgt.19, sans armes lourdes.
- deux Alarmkompanien du SS-Pz.Gren.Rgt.20, sans armes lourdes.
- deux Alarmkompanien du SS-Pz.Gren.Art.Rgt.9, sans pièces, utilisées comme infanterie.
- trois compagnies du SS-Pz.Aufkl.Abt.9, soit 400 hommes, avec des véhicules blindés de reconnaissance et des SdKfz 251.
- une compagnie du SS-Panzerjäger Abt.9, soit 120 hommes utilisés comme infanterie, car sans canons.
- une compagnie du SS-Flak-Abt.9, avec quatre canons de 20 mm.
- une compagnie du SS-Pz.Pionier-Btl.9 : 60 hommes engagés dans le rôle de fantassins.
- une compagnie mixte du SS-Nachr.Abt.9 : environ 80 hommes pour les transmissions.
- une compagnie du train, dont une partie comme infanterie.
- une compagnie d'intendance, dont 70 hommes comme fantassins.
- deux compagnies du SS-Sanitäts-Abt.9.

En tout, le Kampfgruppe Hohenstaufen regroupe 2 500 hommes, presque tous des combattants d'élite, mais dépourvus d'armes lourdes. Il n'y a que peu d'officiers à Arnhem, la plupart étant déjà partis pour Siegen, en Allemagne, de même qu'un peu plus de la moitié des hommes, puisque les effectifs de la Hohenstaufen sont alors de 6 000 hommes, soit le tiers de ses effectifs, les 12 000 restant ayant été perdus en Normandie ou lors de la retraite.

Où sont les blindés et l'armement lourd ? Ils se battent contre les Américains près d'Aix-la-Chapelle ou ont été versés à la 10.SS-Pz.Div. Frundsberg. Il n'y a donc aucun char de la Hohenstaufen disponible à Arnhem le 17 septembre. La division a d'ailleurs perdu quatre jours plus tôt la presque totalité de ses 27 Jagpanzer dans les combats contre les Américains. La Hohenstaufen est particulièrement pauvre en chars à cette date et seule la 7. Kompanie du II. Abteilung, armée de

Sturmgeschütz III, sera en mesure d'attaquer les parachutistes anglais à partir du deuxième jour de la bataille. Sa composition théorique est de 17 engins (qui devraient d'ailleurs être des Panzer IV), mais nous ignorons les effectifs réels le 17 septembre. Le I. Abteilung compte pour sa part 3 Panther en tout et pour tout !

La division Frundsberg est pour sa part mieux dotée en matériel, avec de l'artillerie, un I. Abteilung doté de Panther en nombre moins ridicule que celui de sa sœur et un Panzerjäger Abteilung fort de 27 engins.

Les Allemands essaient de deviner les plans alliés

En ce qui concerne l'opération Garden proprement dite, c'est-à-dire la phase terrestre de l'offensive, le 2e bureau du Heeres-Gruppe B s'est parfaitement rendu compte du renforcement de l'aile droite de la 2nd British Army et à la date du 14 septembre, il prévoit une offensive britannique en direction de Nimègue, afin de couper en deux le front allemand et d'encercler ultérieurement les troupes se trouvant à l'ouest de la Hollande. Il s'agit d'une belle perspicacité.

En revanche, en ce qui concerne l'opération aéroportée, les Allemands ne se doutent absolument pas qu'Arnhem puisse être l'objecitf, parce qu'ils s'imaginent que les Alliés vont se servir de leurs réserves en parachutistes pour une mission beaucoup aventureuse, à quelques 100 kilomètres à l'est du Rhin ! Von Rundstedt, à la date du 15 septembre, en est lui-même persuadé. Dans l'entourage de Hitler aussi, les craintes d'une opération aéroportée lointaine sont nombreuses. Ainsi, le 16 septembre, Jodl redoute-t-il des attaques de parachutistes dans des secteurs aussi éloignés du front que le Danemark, l'Allemagne du Nord et le nord des Pays-Bas.

Model craint aussi une intervention aéroportée, mais au sein d'une plus vaste opération : un débarquement allié sur les côtes néerlandaises. Il demande alors de créer des unités mobiles d'interception des parachutistes et ordonne à la 59.I.D. de venir en réserve sur le front de la 1. Fallschirm. Armee. Elle se trouvera en plein transit à seulement 30 kilomètres d'Eindhoven le 17 septembre, prête à intervenir immédiatement. Ainsi, une erreur sur les véritables intentions des Alliés, va quand même permettre aux Allemands de positionner correctement leurs troupes.

Ajoutons enfin que la version selon laquelle les Allemands auraient été prévenus de l'offensive aéroportée par un traître hollandais n'est qu'un mythe absurde, démonté de toutes pièces depuis longtemps, y compris par une cour de justice spéciale hollandaise. C.T. de Jong en résume l'inanité dans un article paru en janvier 1955 dans le *Revue d'Histoire de la Deuxième Guerre Mondiale*, intitulé *La prétendue trahison d'Arnhem*, due à l'imagination de l'auteur américain Oreste Pinto.

Ci-dessus.
Un Sturmgeschütz III de la Brigade 280 dans les bois de la région d'Arnhem. Le chef de char porte un casque de parachutiste.
(Bundesarchiv)

Ci-dessous.
Deux StuG III de la Brigade 280 de la Heer dans les rues d'Arnhem ou d'Oosterbeek. Ils sont soigneusement camouflés. Ce qui reste des Schürzen de protection latérale apparaît comme très symbolique.
(Bundesarchiv)

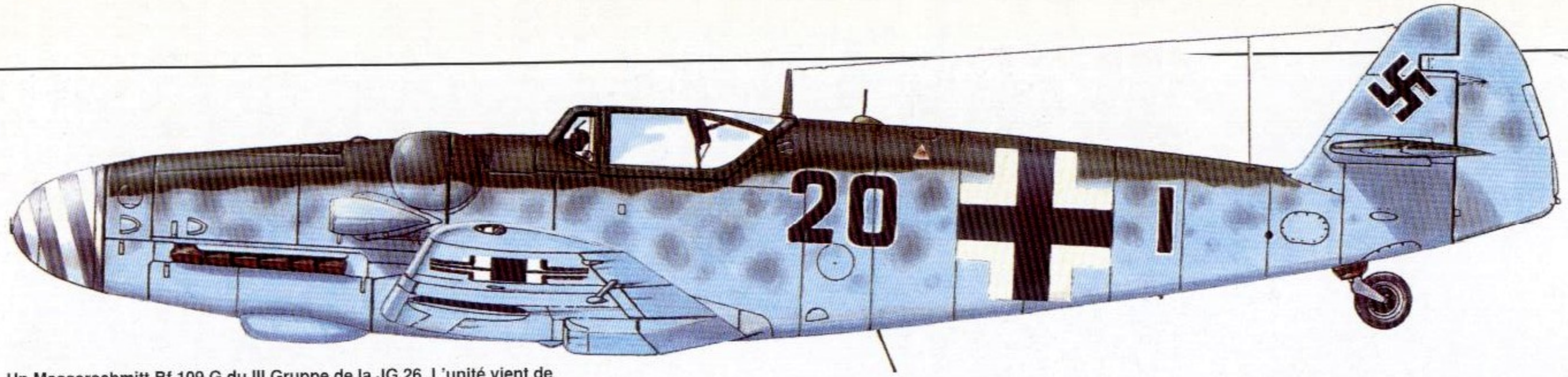
L'EMBARQUEMENT ET LE TRAJET AERIEN

Ci-dessus. **Chargement d'un canon antichar de 57 mm à bord d'un planeur Waco. La présence hypothétique de blindés allemands à proximité des zones d'atterrissage américaines inquiète les généraux Gavin et Taylor.** *(DITE/USIS)*

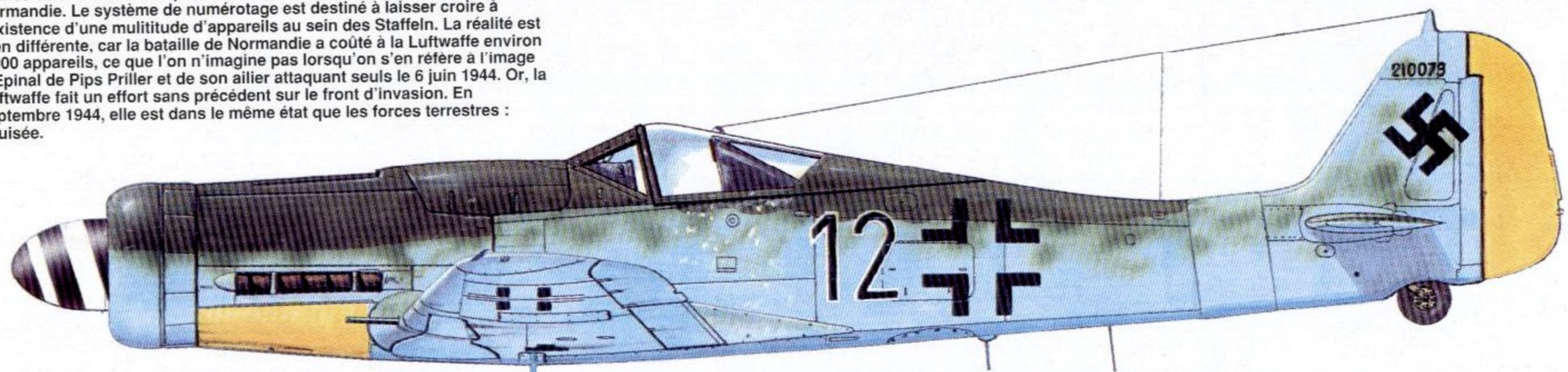
Bien que les hommes destinés à participer à l'opération Market soient pour la plupart des vétérans, ce n'est pas sans appréhension qu'ils rejoignent les terrains d'aviation à partir du 15 septembre 1944 : pour la première fois, il va leur falloir sauter en plein jour largement derrière les lignes ennemies.

La Royal Air Force a reçu l'ordre de préparer l'opération en attaquant deux types d'objectifs : la Flak et les bases de l'aviation de chasse. Il n'est pas particulièrement aisé de bombarder des batteries d'artillerie en pleine nuit et la mission est confiée à 59 appareils seulement, tandis que les raids sur les terrains d'aviation allemands concernent 200 quadrimoteurs Lancaster et 23 bimoteurs Mosquito. Ils lâchent 890 tonnes de bombes sur plusieurs aérodromes et obtiennent notamment de très bons résultats sur une base de chasseurs à réaction Messerschmitt Me 262, rendant la piste impraticable pour le 17 septembre (d'après un compte-rendu de l'OB West). Deux Lancaster sont perdus dans une collision après le bombardement de la batterie de Flak et les 14 aviateurs des 90 et 115 Squadrons, sont tous tués. Ils sont les premières victimes de l'opération Market Garden.

Ci-dessous. **Une colonne d'infanterie aéroportée américaine s'apprête à gagner ses planeurs au matin du 17 septembre 1944. La censure a effacé toute marque d'identification.** *(DITE/USIS)*

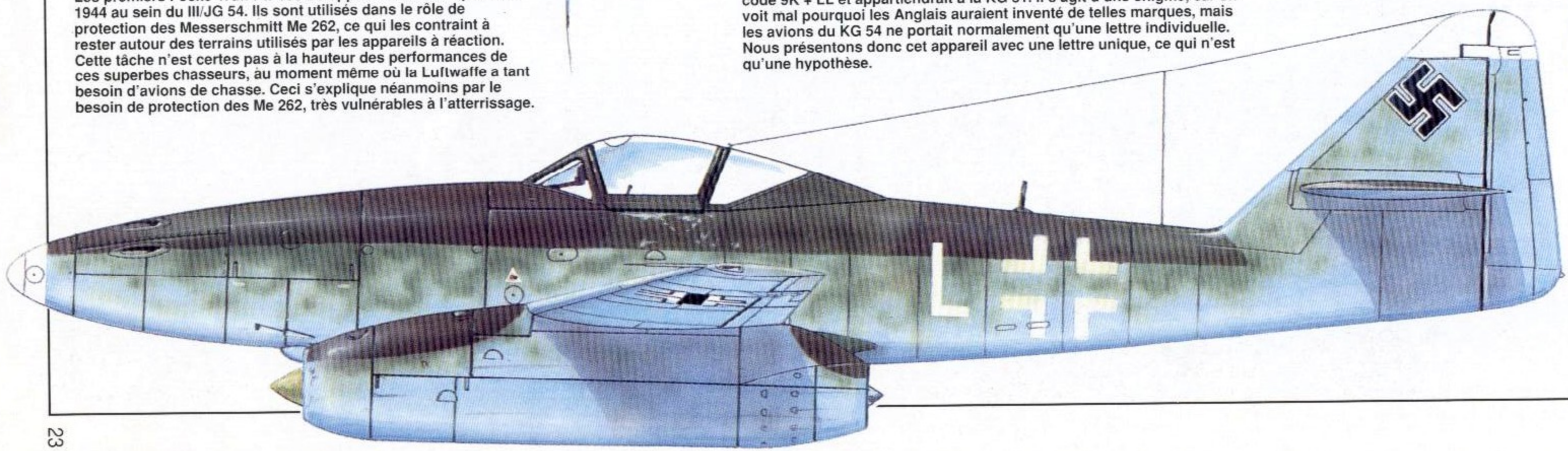


Un Messerschmitt Bf 109 G du III Gruppe de la JG 26. L'unité vient de France où elle a subi des pertes considérables pendant la bataille de Normandie. Le système de numérotage est destiné à laisser croire à l'existence d'une mulititude d'appareils au sein des Staffeln. La réalité est bien différente, car la bataille de Normandie a coûté à la Luftwaffe environ 1 000 appareils, ce que l'on n'imagine pas lorsqu'on s'en réfère à l'image d'Epinal de Pips Priller et de son ailier attaquant seuls le 6 juin 1944. Or, la Luftwaffe fait un effort sans précédent sur le front d'invasion. En septembre 1944, elle est dans le même état que les forces terrestres : épuisée.



Les premiers Focke-Wulf Fw 190 D9 apparaissent en septembre 1944 au sein du III/JG 54. Ils sont utilisés dans le rôle de protection des Messerschmitt Me 262, ce qui les contraint à rester autour des terrains utilisés par les appareils à réaction. Cette tâche n'est certes pas à la hauteur des performances de ces superbes chasseurs, au moment même où la Luftwaffe a tant besoin d'avions de chasse. Ceci s'explique néanmoins par le besoin de protection des Me 262, très vulnérables à l'atterrissage.

Un rapport britannique indique la destruction d'un Me 262A au-dessus d'Arnhem. Ce chasseur-bombardier à réaction porterait le numéro de code 9K + LL et appartiendrait à la KG 51. Il s'agit d'une énigme, car on voit mal pourquoi les Anglais auraient inventé de telles marques, mais les avions du KG 54 ne portait normalement qu'une lettre individuelle. Nous présentons donc cet appareil avec une lettre unique, ce qui n'est qu'une hypothèse.



Profils couleurs de Jean Restayn © 1996 *Militaria Magazine*

Ci-dessus.
Embarquement de parachutistes américains au matin du 17 septembre 1944. Une fois encore, la censure a soigneusement effacé les insignes peints sur les casques. Toujours sûrs d'être bien accueillis, que ce soit en Afrique du Nord, en Normandie ou en Hollande, les Américains portent de grands brassards décorés de la bannière étoilée.
(DITE/USIS)

Une armada aérienne dans le ciel hollandais

Les raids aériens de la journée du 17 septembre

Un effort encore plus important est fait dans la matinée du 17 septembre 1944. La veille à 19 heures, après consultation des prévisions météorologiques, le général Brereton a pris la décision de lancer l'offensive le lendemain, l'heure H étant fixée à 13 heures. Tôt le matin du 17, la RAF frappe à nouveau avec 100 bombardiers escortés par des Spitfire, qui attaquent trois batteries de défense côtière située sur la route nord des avions de transport. Plus tard dans la matinée, la 8th US Air Force frappe plus puissamment encore en engageant 815 bombardiers B-17 Flying Fortress, escortés par 153 P-51 Mustang. Ils s'attaquent à pas moins de 117 emplacements de Flak repérés les jours précédents. En outre, 36 P-38 Lightning et 201 P-47 Thunderbolt sont lancés dans des missions d'attaque au sol (et aussi d'escorte des avions de transport, il n'est pas aisé de faire la différence dans le journal de marche de la 8th Air Force). La réaction allemande est très faible. Les B-17 ne sont pas inquiétés par la chasse et ne perdent que deux d'entre eux sous les coups de la Flak, un troisième s'étant écrasé au décollage. Un Mustang est également perdu. Seuls les P-38 rencontrent des chasseurs allemands et revendiquent la destruction de sept d'entre-eux, sans subir la moindre perte. Pour être complet, il faut ajouter que la 9th US Air Force participe aussi à la bataille, en engageant 212 avions contre des positions de Flak le long de la frontière belgo-néerlandaise.

L'armada aérienne prend son envol

A 10 h 25 du matin, 12 avions de transport anglais (des Stirling emportant 6 officiers et 180 hommes de la 21st Independent Parachute Company) et six américains (des C-47 du 9th US Troop Carrier Command) prennent l'air afin de larguer des Pathfinders environ 20 minutes avant l'arrivée du gros des troupes.

Puis la masse incroyable de 1 545 avions de transport et de 478 planeurs s'élève lentement au-dessus des terrains de la région de Swinden, Newbury et Grantham. Ils sont escortés de 371 Tempest, Spitfire et Mosquito de l'Air Defense of Great Britain (ex-Fighter Command) et de 548 P-47, P-51 et P-38 de la 8th US Air Force.

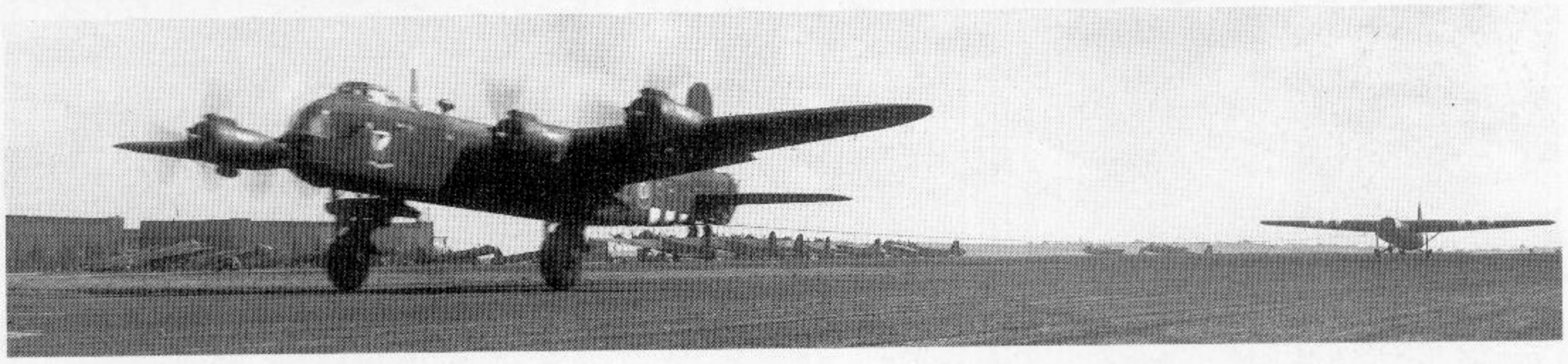
Les accidents ne sont pas très nombreux. Tout a été prévu par la RAF, qui a mis en alerte 17 vedettes de l'Air-Sea Rescue, sans parler d'hydravions du Coastal Command et de nombreux avions d'observation qui survolent la Manche. En tout, 205 hommes seront sauvés de la noyade (quatre planeurs anglais sont tombés en Manche, nous ne savons d'où proviennent les autres rescapés).

Les principaux incidents sont liés à la rupture du câble de remorquage des planeurs. 22 Horsa de la 1st Airborne sont ainsi séparés de leurs remorqueurs avant même l'arrivée au-dessus de la côte anglaise. Les conséquences de ces ruptures sont parfois très gênantes, notamment pour le 1st Border Regiment, qui se voit ainsi séparé de son commandant et d'une partie de son état-major. Parmi ceux contraints de rester en Angleterre, on trouve aussi un chef de compagnie du South Stafford, la majeure partie du 2e bureau de la division, etc.

La liste ci-dessous donne quelques renseignements essentiels sur les squadrons d'avions remorqueurs, appartenant tous au 38 Group de la RAF :

- **190 Squadron** (Stirling basés à Fairford) : 6 sorties de parachutage, 42 de remorquage de planeurs et 50 de ravitaillement. Perd 12 appareils;
- **196 Squadron** (Stirling basés à Keevil) : 56 remor-

Ci-contre et ci-dessous.
Cette série de quatre photographies montre l'activité d'un terrain du 38 Group au matin du 17 septembre 1944. Un quadrimoteur Short Stirling, réformé du service actif dans le Bomber Command, décolle en tractant un planeur Horsa. A peine a-t-il pris l'air qu'un autre planeur s'apprête à décoller derrière son avion remorqueur. Sur le cliché du bas, les hommes qui saluent le planeur sont les pilotes de planeurs du A Squadron. L'appareil lui-même emporte soit une partie de l'état-major de la brigade pour une LZ située près de Nimègue, soit une jeep et sa remorque pour Arnhem.
(IWM)



quages, 56 ravitaillements. Perd 10 avions;

- **295 Squadron** (Stirling basés à Harwell) : 28 missions de remorquage, 78 de ravitaillement. Perd 3 appareils;
- **296 Squadron** (Albermarle basés à Manston pour l'occasion) : 50 missions de remorquage, aucune perte;
- **297 Squadron** (Albermarle basés à Manston pour l'occasion) : 50 missions de remorquage, aucune perte;
- **298 Squadron** (Halifax basés à Tarrant Rushton) : 46 missions de remorquage, aucune perte;
- **299 Squadron** (Stirling basés à Keevil) : 54 remorquages, 56 ravitaillements. Perd 5 avions;
- **570 Squadron** (Stirling basés à Harwell) : 30 remorquages, 73 ravitaillements. Perd 9 avions;
- **620 Squadron** (Stirling basés à Fairford) : 6 missions de parachutage, 42 remorquages, 56 ravitaillements. Perd 5 avions;
- **644 Squadron** (Halifax basés à Tarrant Rushton) : 46 missions de remorquage, aucune perte.

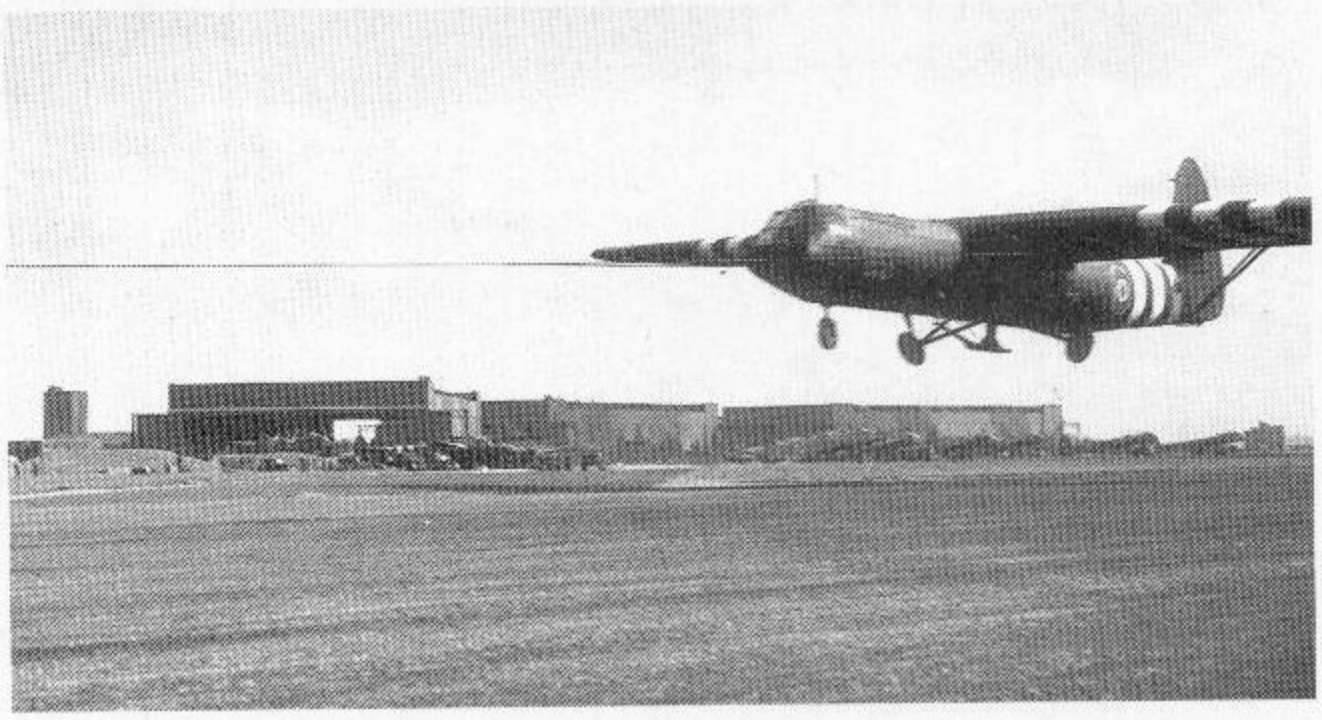
Le 46 Group, qui compte six squadrons, est uniquement équipé de C-47 Dakota.

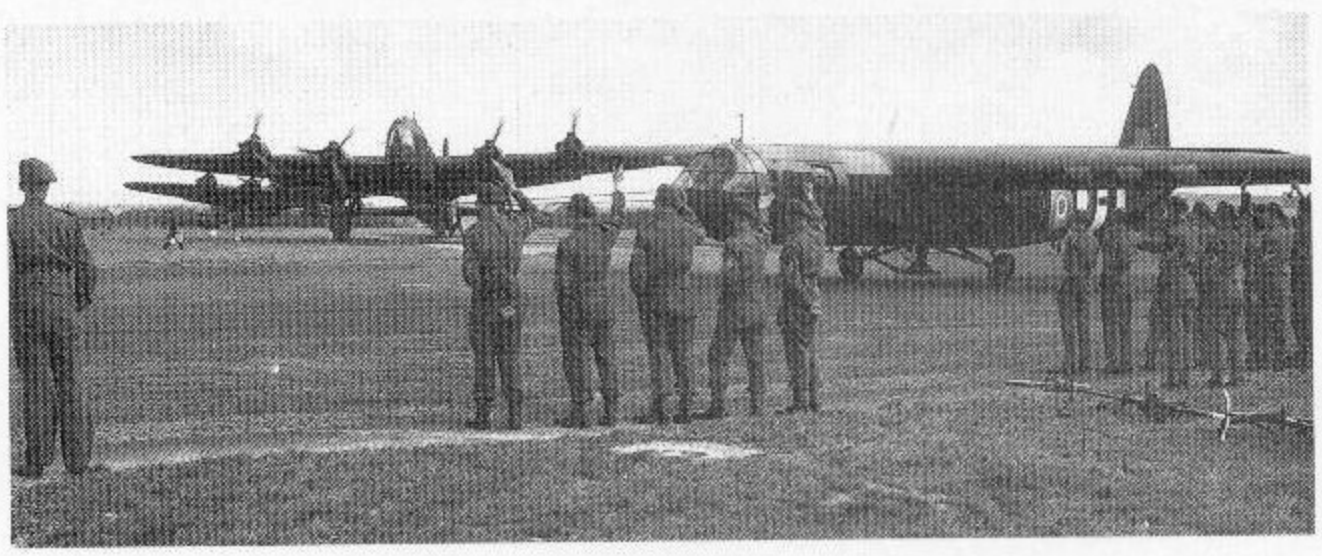
- **48 Squadron** (basé à Down Ampney) : 52 missions de remorquage, 59 de ravitaillement. Perd 7 avions;
- **233 Squadron** (basé à Blakehill Farm) : 42 missions de remorquage, 31 de ravitaillement. Perd 3 avions;
- **271 Squadron** (basé à Down Ampney) : 47 missions de remorquage, 51 de ravitaillement. Perd 5 avions;
- **437 (RCAF) Squadron** (basé à Blakehill Farm) : 16 missions de remorquage, 29 de ravitaillement. Perd 5 avions;
- **512 Squadron** (basé à Broadwell) : 48 missions de remorquage, 29 de ravitaillement. Perd 3 avions;
- **575 Squadron** (basé à Broadwell) : 48 missions de remorquage, 60 de ravitaillement. Perd 1 avion.

Nous le verrons plus loin, la quasi-totalité des appareils abattus l'ont été lors des missions de ravitaillement. Le 17 septembre 1944, les Allemands sont totalement pris au dépourvu.

La traversée vue par le général Urquhart

Les statistiques sont utiles aux historiens, mais les témoignages donnent une dimension humaine irremplaçable, qui peut être également très documentaire pour peu qu'ils





aient été écrits peu après les événements. Laissons donc la parole au général Urquhart, dont il n'est pas inutile de rappeler qu'il a été choisi comme comme chef de la 1st Airborne Division pour ses qualités d'officier général et non pour son expérience de l'arme, car il n'a jamais sauté en parachute et souffre du mal de l'air...

« J'étais déjà debout quand l'aube du jour J se leva. Notre aumônier célébra un service sur l'aérodrome et je déjeunai seul, au mess. Les hommes se rassemblaient autour des appareils massés. En circulant parmi eux, je

Ci-contre.
Ces hommes au moral élevé posent devant le photographe à l'intérieur de leur C-47. Certains font le V de la victoire, d'autres lèvent le pouce. Celui du premier plan à gauche croise également les doigts. Il aura bien besoin d'un peu de chance pour sortir indemne de la bataille. Tous appartiennent au peloton de mortiers du 1st Parachute Battalion britannique.
(IWM)

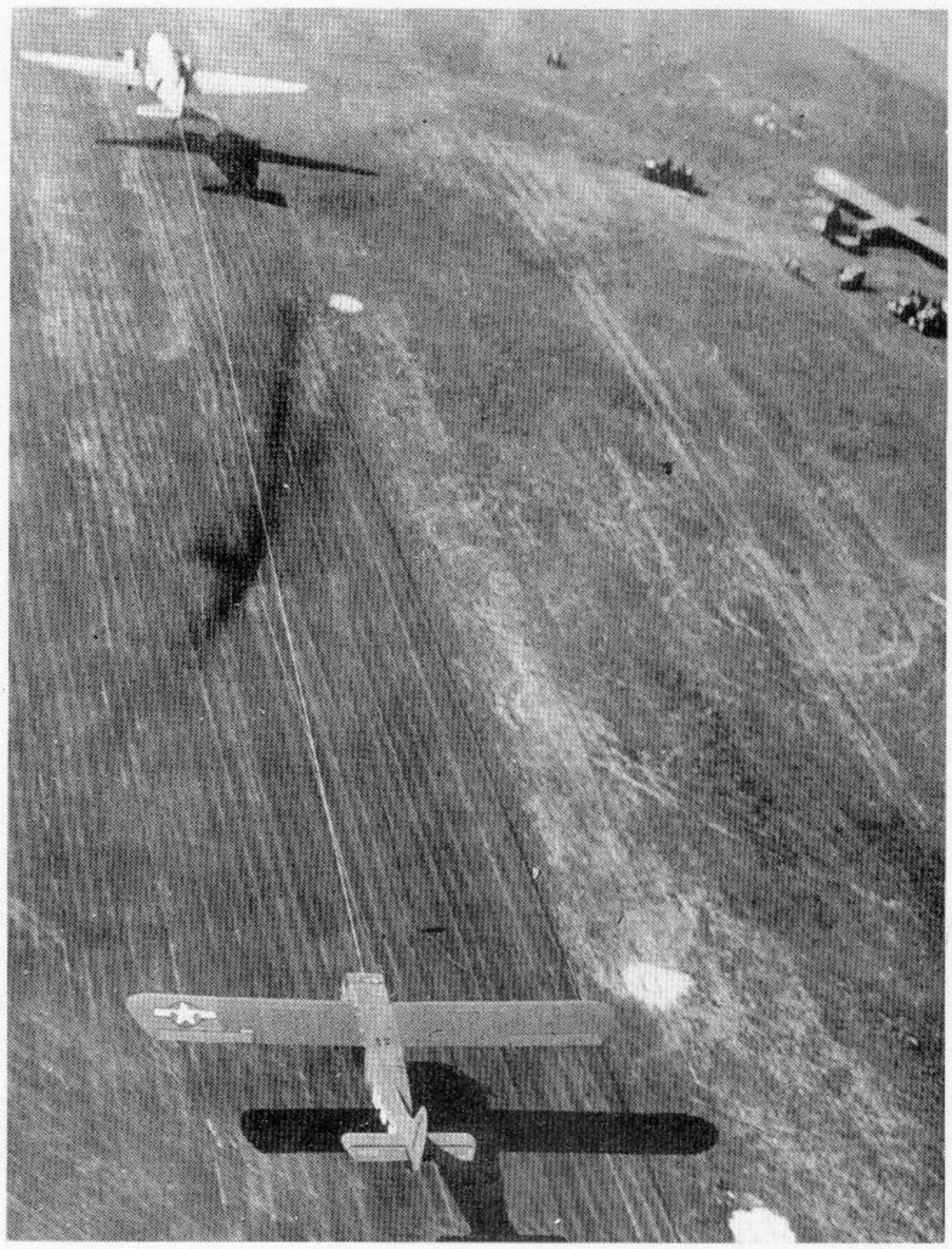
Un vol sans incident notable

me rappelai l'étrange observation que m'avait faite le général Horrocks, lorsque nous avions discuté ensemble une précédente opération. « Vos hommes sont des tueurs », *m'avait-il dit. Exagération sans doute, mais dans leur tenue de combat, avec leurs casques, ils avaient l'air d'une troupe capable d'accomplir de grandes choses. Chaque équipe était parfaitement entraînée. Les unités des planeurs s'alignaient devant leurs Horsa et les Hamilcar, plus gros et vulnérables, qui devaient transporter le matériel lourd, s'échelonnant du canon antichar de 80 mm* [17-pdr] *aux Bren carriers. Mon propre planeur transportait Graham Roberts, Hancock, un transmetteur, deux policiers, chargés de m'escorter, leurs deux motocyclettes et ma jeep (...)*

Par mesure de précaution, j'indiquai à Charles Mackenzie que, si j'étais mis hors de combat, le commandement se transmettrait dans l'ordre : Lathbury, Hicks et Hackett (...) Je montai à bord du Horsa où tous les autres passagers avaient déjà pris place. Devant moi se trouvaient le colonel Iain Murray, chef d'un des deux groupes de planeurs et son co-pilote. Un havresac, suspendu à mon épaule, contenait ce qu'il fallait pour me raser et diverses autres choses, dont du chocolat. Dans ma jeep, un autre sac renfermait une chemise propre, un peu de linge et une bouteille de whisky. J'avais une carte de la région d'Arnhem, un carnet de notes et, à l'intérieur de mon blouson, deux grenades (...) Je passai les sangles, échangeai deux ou trois mots avec Hancock et jetai iun coup d'œil à l'intérieur du planeur. Je sentis la petite secousse quand la remorque se raidit. Hancock [son aide de camp] *m'observait avec sollicitude; comme beaucoup de soldats de la division, il me savait sensible au mal de l'air* ».

Urquhart raconte ensuite le vol, qui se déroule sans incident. Durant deux heures, le planeur survole le centre de l'Angleterre puis quitte les côtes du Norfolk. La mer du Nord est calme et le général repère de nombreux bateaux prêts à intervenir.

« *Une remorque ayant cassé, je constatai que les navires parvenaient effectivement très vite au planeur posé sur l'eau (...) Puis nous franchîmes la côte hollandaise. Je m'attendais à une réaction de la DCA. Il n'y en eut pas. Conformément à la promesse faite par Browning, les chasseurs britanniques et américains avaient accompli une besogne considérable au cours des 24 heures précédentes. Des batteries anti-aériennes bourraient la Hollande. Les chasseurs américains escortant des forteresses volantes les avaient pilonnées le long de notre parcours*



Ci-dessous
Décollage d'un C-47 et d'un planeur Waco au matin du 17 septembre 1944.
(DITE/USIS)

BLINDES BRITANNIQUES

Détail de la face avant d'un Cromwell du B squadron (carré surligné blanc) du 15/19th Hussars

Un Cromwell du régiment de reconnaissance de la 11th Armoured Division (Chiffre blanc sur carré vert et bleu) qui, à l'époque de la bataille d'Arnhem est le 15/19th Hussars.

Un Cromwell du 2nd Battalion, Welsh Guards, le régiment de reconnaissance de la Guards Armoured Division. En inser, l'insigne de la division blindée de la Garde, le célèbre œil.

Equipé d'un bitube de 20 mm Polsten-Oerlikon, ce Crusader AA Mark III est chargé de la protection de l'état-major du 30 Corps.

Le sanglier chargeant, insigne du 30 Corps.

Profils couleurs de Jean Restayn © 1996 *Militaria Magazine*

Un vol sans incident notable

et nous arrivâmes au-dessus du pays avec une escorte de 1 200 avions de chasse américains et britanniques (...)

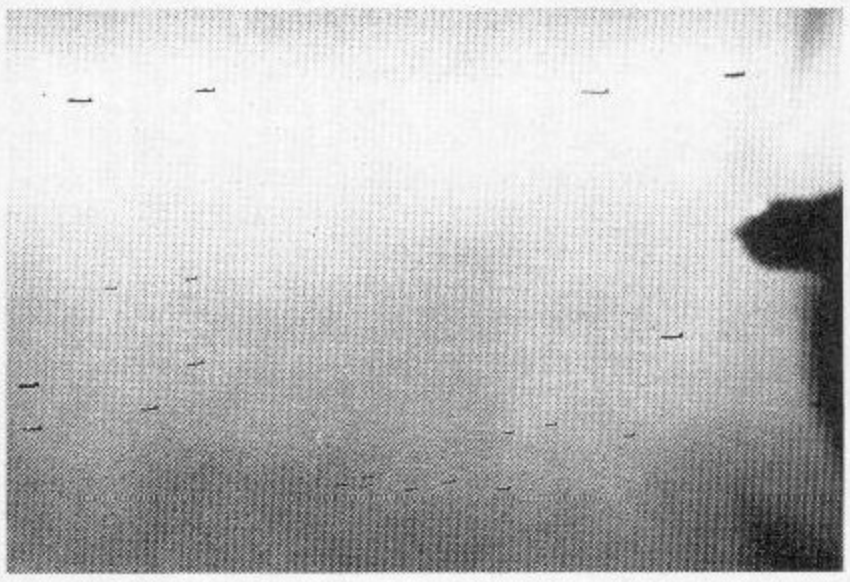
J'eus plaisir à constater que le pays ressemblait bien à l'image que je m'en étais faite d'après les cartes et les photographies. Je reconnus tout d'abord le Rhin inférieur, puis le pont ferroviaire et le pont routier, enfin les bois de pins et la grande cheminée d'usine de Wolfhezen (...) Nous descendîmes. Devant et à gauche, un Horsa se posa bizarrement, souleva un nuage de poussière et bascula sur le nez. Un Hamilcar vapota. Un autre embarda brusquement, parut sur le point de chavirer, puis se redressa. Je vis un planeur s'arrêter parmi les arbres, ses ailes cassant comme des allumettes. Notre remorqueur nous lâcha à environ 800 mètres de la zone (...) Nous distinguâmes alors les fumigènes et les panneaux jaunes disposés par l'équipe de Boy Wilson, qui avait, elle aussi, atterri presque sans rencontrer d'opposition, comme pour un exercice dans le Hampshire ». [1]

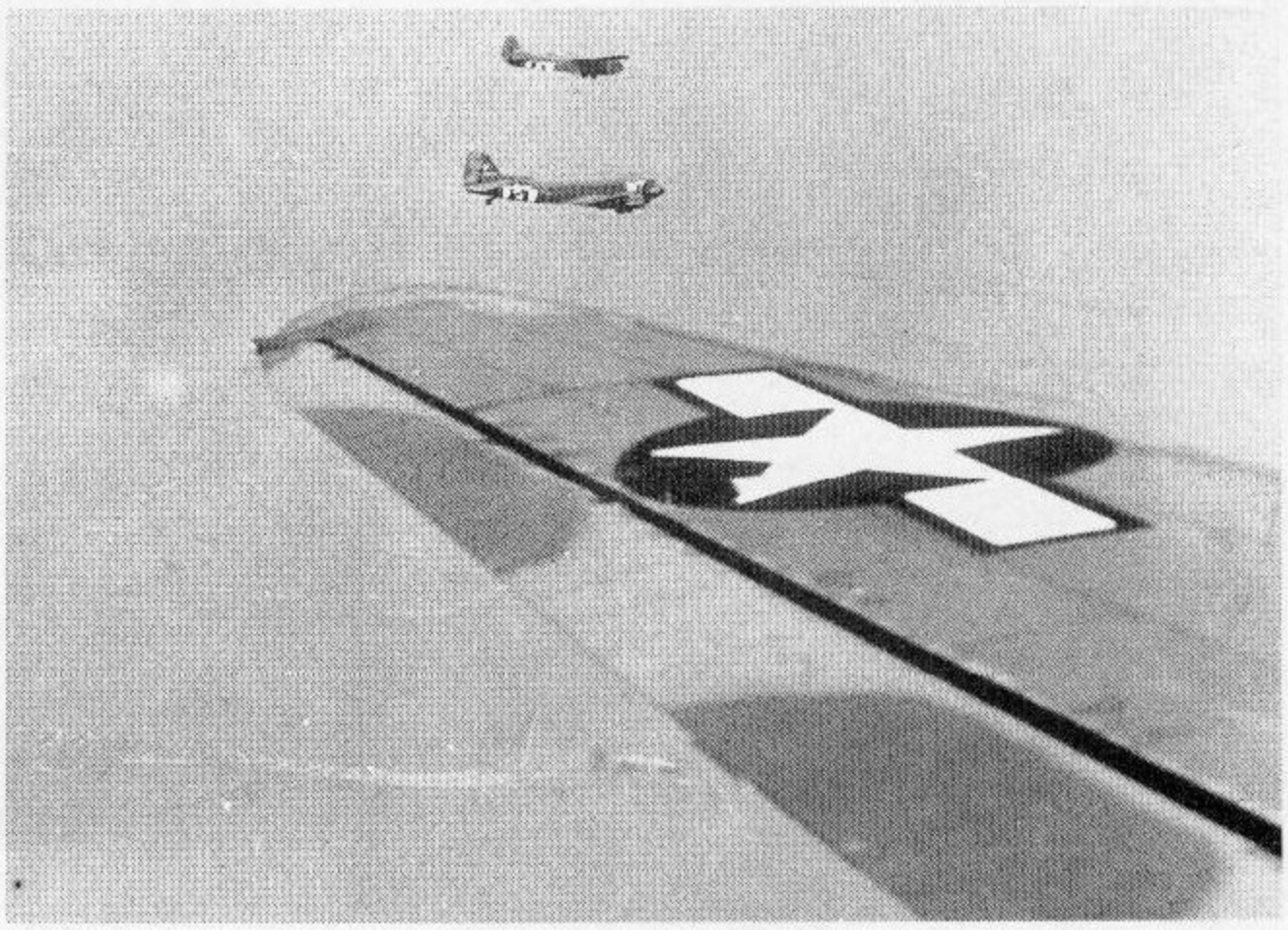
La réaction allemande

En l'air, nous avons vu que seuls les P-38 Lightning avaient intercepté des chasseurs allemands. Il semble que seulement deux escadrilles de 15 appareils aient pris l'air, l'une de Messerschmitt Bf 109G, au nord de Wesel, l'autre de Focke-Wulf 190, au sud-ouest de la même ville, qui se trouve en Allemagne, à peu de distance de la frontière néerlandaise. En face des mille avions de chasse alliés, il ne s'agit véritablement que d'une poussière qui ne pourra intervenir contre les avions de transport eux-mêmes.

En ce qui concerne les appareils ayant suivi la route d'accès septentrionale, la Flak se révèle particulièrement peu nombreuse, comme l'a dit Urquhart. La plupart des batteries ont été détruites et les autres n'insistent pas, en raison des attaques répétées des chasseurs alliés.

Finalement, ce sont les appareils transportant la 101st Airborne qui subissent le feu le plus violent. L'un des avions des Pathfinders est abattu. Plusieurs autres de la vague principale sont touchés, mais rares sont ceux qui ne peu-





Ci-dessus.
Chargement d'une jeep à bord d'un planeur Waco. La largeur du fuselage permet à peine d'y glisser le véhicule.
(DITE/USIS)

Ci-contre.
Vue d'une petite partie de l'armada aérienne alliée, en l'occurence des Stirling et des planeurs Horsa.
(IWM)

Ci-dessous.
Des C-47 remorquant des planeurs Waco survolent des polders hollandais inondés par les Allemands. Il s'agit d'appareils de la 82d Airborne.
(DITE/USIS)

1. Général Urquhart – *Arnhem*, op. cit. pp 49-59.

vent atteindre leur objectif. Certains continuent jusqu'au bout, avec un moteur en flammes, mais sans tenter la moindre manœuvre d'esquive, surtout lorsqu'ils traînent un planeur.

Les concepteurs de l'opération Market étaient prêts à accepter des pertes en avions de l'ordre de 30 %, un chiffre énorme. En fait, la réaction allemande est si faible qu'elles ne dépassent pas le chiffre remarquablement bas de 2,8 %, pour tous les avions engagés, soit 75 sur un total de 4 676 aéroplanes : chasseurs, bombardiers, transports, planeurs.

Aucun planeur ni aucun avion de transport britannique n'est abattu le 17 septembre 1944. Parmi les appareils américains, 35 C-47 Dakota sont abattus, de même que 13 planeurs, presque tous sur la route sud. Dans l'escorte, les Anglais perdent deux avions et les Américains, 18.

Les sauts de parachutistes et les atterrissages de planeurs vont être eux aussi très réussis.

Ci-dessus.
Les pilotes d'un groupe de transport des USAAF viennent de recevoir leurs indications de vol et les discutent entre eux. La grande différence entre la 101st et la 82d Airborne est que la première emprunte une route sud et la seconde une route nord, pour atteindre leurs objectifs. La route sud est plus brève au-dessus des Pays-Bas occupés, mais implique un franchissement des premières lignes ennemies, où la Flak est plus puissante qu'ailleurs. Les pertes en avions de transport y seront d'ailleurs plus lourdes.
(DITE/USIS)

Ci-contre.
Vue étonnante de centaines de parachutes sur la DZ de la 1st Airborne Division, à quelques kilomètres au nord-ouest d'Arnhem.
(IWM)

LES SAUTS ET LES PREMIERES OPERATIONS

La surprise des Allemands est totale et les parachutistes alliés atterrissent partout comme lors de manœuvres. Le succès semble assuré.

Nombreux sont les témoignages allemands prouvant une surprise absolument complète des éléments en position à Nimègue, Arnhem ou Grave. L'un des récits les plus étonnants est celui de Kurt Student, le chef de la 1. Fallschirm. Armee, qui montre à la fois de la stupeur et de l'admiration pour le déploiement de force allié. Il se trouve à son état-major de Vught lorsque les premiers avions alliés apparaissent :

« *Vers midi, je fus distrait à mon bureau par un vacarme dans le ciel qui augmenta tellement en intensité que je quittai ma place pour aller au balcon. Partout où portait ma vue, je pouvais voir des avions, des transports de troupes et de grands appareils traînant des planeurs. Certains volaient en formation, d'autres isolément. C'était un immense flot qui passait assez bas au-dessus de la maison. Je fus très impressionné par le spectacle et je dois confesser que durant ces quelques minutes, le danger de la situation ne m'apparut jamais. Je me rappelais seulement avec quelque regret mes propres opérations aéroportées du début de la guerre et lorsque mon chef d'état-major me rejoignit sur le balcon, je ne pus m'empêcher de lui dire :* « Oh, comme j'aurais souhaité avoir une force d'une telle puissance à ma disposition ». [1]

La surprise allemande est à son comble

Si Student est avant tout envieux et admiratif, les soldats allemands qui se trouvent à proximité des DZ et des LZ alliées n'ont certes pas la même impression. Ce témoignage de Waldemar Echterling, un caporal de la division SS Hohenstaufen, est parlant à cet égard :

« *J'avais fait la connaissance d'une jeune Hollandaise qui habitait, avec ses parents, au petit village de Lichtenbeek, environ à mi-chemin entre Arnhem et Wolfhezen. Nous devions nous retrouver ce dimanche. Je partis une demi-heure après la première alerte aérienne et m'engageai avec ma motocyclette sur la route d'Utrecht. J'étais arrivé au voisinage du Gemeente-Museum, quand une seconde alerte fut donnée. Une grosse quantité d'avions parurent à l'ouest d'Arnhem mais ils n'attaquèrent pas la ville (...) Quelques coups de feu claquèrent à l'ouest, mais les avions ne tardèrent pas à s'éloigner. Je me remis donc en route.* [Il s'agit certainement des C-47 de la 82nd Airborne, destinés à Nimègue]. *Je me trouvais à peu près à mi-chemin de Lichtenbeek quand d'autres avions, encore plus nombreux, parurent au sud-ouest. Un grondement sourd emplissait le ciel et les appareils commencèrent à descendre.*

Soudain, je n'en crus pas mes yeux. D'innombrables

Ci-dessus.
Les débris d'un planeur américain ayant raté son atterrissage. Les insignes divisionnaires ont été effacés sur les manches des hommes, mais la forme caractéristique en écusson permet de dire qu'il s'agit de parachutistes de la 101st Airborne Division du général Maxwell Taylor. Des blessés incarcérés à l'intérieur de la carlingue sont visibles derrière la vitre brisée du poste de pilotage. La 101st Airborne est la seule division a avoir quelque peu souffert de la Flak le premier jour de l'offensive.
(DITE/USIS)

1. Cité par Peter Harclerode — *Arnhem, a tragedy of errors* — Arms & Armour Press, London, 1994. page 66.

ARMES ANTICHARS INDIVIDUELLES

LANCE ROQUETTES M1 (« BAZOOKA ») AMÉRICAIN

Calibre : 60 mm
Roquete (diamètre) : 60 mm
Vitesse initiale : 105 m/s
Longueur : 1 390 mm
Cadence de tir : un coup à la minute
Longueur de la fusée : 549 mm
Portée utile : 200 à 300 mètres
Perforation : 100 mm
Poids de l'arme : 5,80 kg
Poids de la roquette : 1,54 kg

PROJECTOR PIAT (BRITANNIQUE)

Calibre : 76 mm
Roquete (diamètre) : 89 mm
Vitesse initiale : 135 m/s
Longueur : 991 mm
Cadence de tir : un coup à la minute
Longueur de la fusée : 549 mm
Portée utile : 90 mètres
Perforation : 100 mm
Poids de l'arme : 4,52 kg
Poids de la roquette : 1,13 kg

PANZERFAUST (ALLEMAND)

Calibre : 50 mm
Vitesse initiale : 40 m/s
Longueur : 1 030 mm
Cadence de tir : un coup à la minute
Portée utile : 80 mètres
Perforation : 200 mm
Poids de l'arme : 6,10 kg
Poids de la roquette : 1,50 kg

Profils couleurs de Jean Restayn © 1996 *Militaria Magazine*

Ci-contre.
Cette vision des sauts de la 1st Airborne Division a surpris tous les soldats allemands présents à Arnhem ou aux environs. Ce cliché a été pris par un photographe anglais ayant atterri avec les planeurs de la 1st Airlanding Brigade. Il montre le saut d'éléments de la 1st Parachute Brigade, durant l'après-midi du 17 septembre 1944.
(IWM)

Ci-dessous, au centre.
Atterrissage mouvementé d'un parachutiste de la 101st Airborne Division qui a manqué de peu le confortable matelas d'une meule de foin, non loin de Zon.
(DITE/USIS)

En bas.
Les derniers instants d'un C-47 touché par la Flak qui va s'écraser dans une fraction de seconde.
(DITE/USIS)

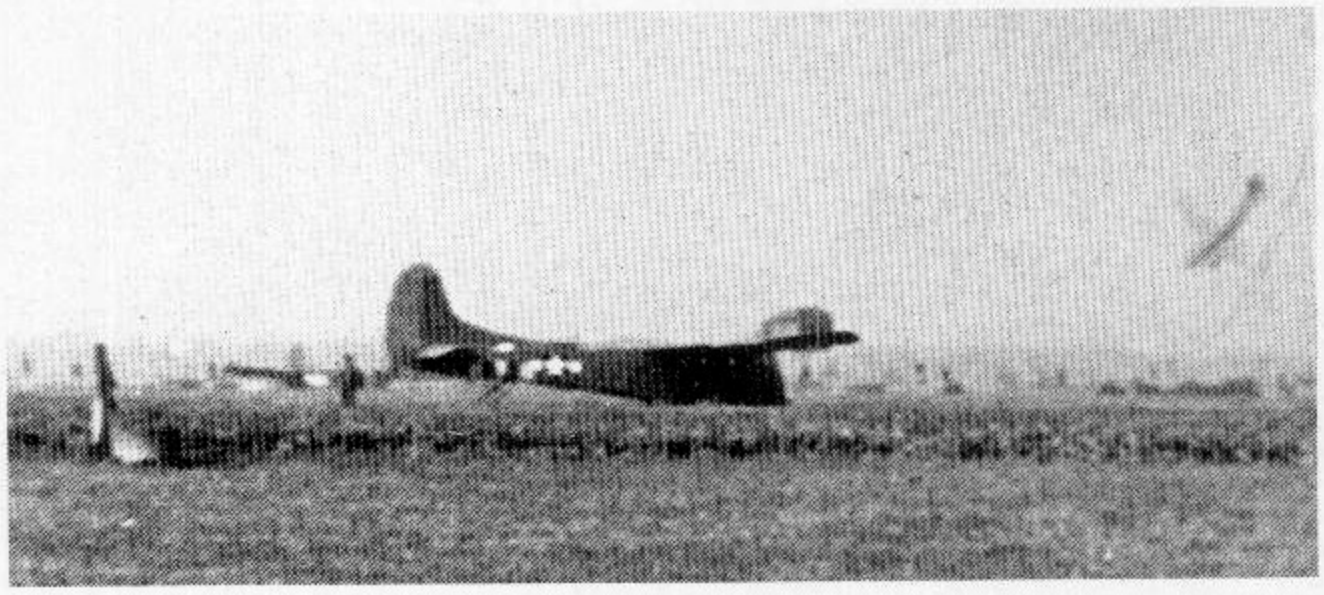
Les parachutages alliés

points noirs se détachèrent, des parachutes s'ouvrirent, créant, en un rien de temps, un véritable nuage. Personne ne pouvait s'y attendre et je fus presque paralysé de peur. J'eus aussitôt la certitude qu'il s'agissait d'Anglais ou d'Américains. Ils étaient au-dessus de moi. Instinctivement, je retournai ma machine et fonçai en direction d'Arnhem. Dans mon rétroviseur, je vis les premiers parachutistes toucher le sol à environ 200 mètres derrière moi. Quand j'atteignis la ville, je vis deux morts au bord de la route : des fantassins âgés. Des soldats qui se rassemblaient à la hâte me dirent qu'ils venaient d'être abattus par des résistants hollandais. Pendant ce temps, d'autres avions arrivaient, d'autres parachutes s'ouvraient et je vis des planeurs se poser dans les champs. J'avais pu encore m'en tirer à bon compte ! » [2]

Ce témoignage est marqué par des accès de sincérité étonnants, qui dénotent avec ce qu'une certaine littérature veut nous faire croire des Waffen SS purs et durs. Celui-ci reconnaît avoir été presque paralysé par la peur et son soulagement d'avoir échappé indemne est bien résumé par l'exclamation finale.

L'étonnement le plus important vient probablement du maréchal Model lui-même, commandant du Heeres Gruppe B, qui se trouve à seulement trois kilomètres d'une DZ anglaise, avec tout son état-major, dans les hôtels Tafelberg et Hartenstein, à Oosterbeek. Les Britanniques ignorent sa présence et ne tenteront donc rien pour le capturer. Cela laisse le temps à l'état-major allemand de plier bagages et de foncer vers l'est, de franchir l'Yser et de trouver refuge auprès du PC du 2.SS-Pz.Kp., à 30 kilomètres d'Arnhem.

A partir du milieu de la journée, de nombreux rapports commencent à arriver en Prusse-Orientale, au quartier-général de Hitler. Celui-ci réagit avec une certaine fébrilité, surtout à la nouvelle de l'« évasion » de Model et de son état-major. L'idée qu'il puisse lui arri-



2. Cité par Wolf van Aaken – Les quatre tournants de la guerre à l'ouest – Paris, Presses de la Cité. pp 149-150.

ver la même chose le tourmente, ainsi qu'il le dit : « *De toute façon, il faut bien comprendre que ce travail est très dangereux. Si jamais un tel désastre arrive ici... Je me trouve ici avec tout mon état-major. Ici se trouve le Reichsmarschall* [Göring], *l'OKH, le Reichsführer SS* [Himmler], *le ministre des affaires étrangères du Reich* [Ribbentrop] *: oui, il s'agit de la meilleure capture imaginable, c'est clair. Je n'hésiterai pas à risquer deux divisions de parachutistes ici si, d'un seul coup, je pouvais mettre la main sur tout le haut commandement allemand* ». [3]

Hitler serait encore plus inquiet s'il connaissait le sort du général Kussin, commandant de la place d'Arnhem. Dans la matinée, celui-ci avait inspecté un bataillon de réserve et de dépôt, le 16. SS-Panzer Grenadier Abteilung. De retour à Arnhem, il rencontre des parachutistes anglais qui viennent d'atterrir. Le chauffeur accélère et parvient à leur échapper, mais au carrefour

Ci-dessus.
L'atterrissage de la 101st Airborne Division autour de Zon est considéré comme presque parfait. La défense allemande est presque nulle et les unités peuvent se regrouper rapidement.
(DITE/USIS)

Ci-contre.
Malgré des atterrissages parfois violents, les troupes de la 1st Airborne Division parviennent à récupérer rapidement du matériel. Mais dès le début, les hommes des transmissions, que nous voyons ici, rencontrent les pires difficultés à établir des liaisons non seulement avec le 30 Corps, loin au sud, mais aussi avec les différentes unités de la division.
(IWM)

3. Minutes des conférences de Hitler, 17 septembre 1944. Fragment n° 42.

Ci-contre.
Gros-plan sur l'avant d'un planeur Waco. Contrairement aux planeurs anglais Horsa, dont le fuselage s'ouvre en deux pour le déchargement, les Waco possèdent un poste de pilotage qui bascule vers le haut. Cette vue permet de voir quelques détails de l'intérieur et les deux patins d'atterrissage.
(IWM)

Ci-dessous.
Un Waco s'écrase à l'atterrissage sur la landing zone de la 101st Airborne Division. Les pilotes de planeurs ont une position à part au sein des divisions aéroportées et n'entendent pas être utilisés comme de l'infanterie après l'atterrissage.
(DITE/USIS)

En bas.
Quatre Horsa ont atterri convenablement aux abords d'une ferme. Deux d'entre eux ont débarqué une jeep.
(IWM)

Les atterrissages alliés

suivant, il est forcé de s'arrêter en catastrophe devant un groupe d'avant-garde du Captain Cleminson. La voiture d'état-major fait alors demi-tour et s'apprête à repartir en sens inverse, lorsque les Britanniques, remis de leur surprise, ouvrent le feu. Ils balaient littéralement la voiture, tuant tous ses occupants : le chauffeur, l'ordonnance, l'interprète et le général Kussin lui-même. Ces quatre hommes sont parmi les premiers tués de la bataille d'Arnhem.

Comme à la parade

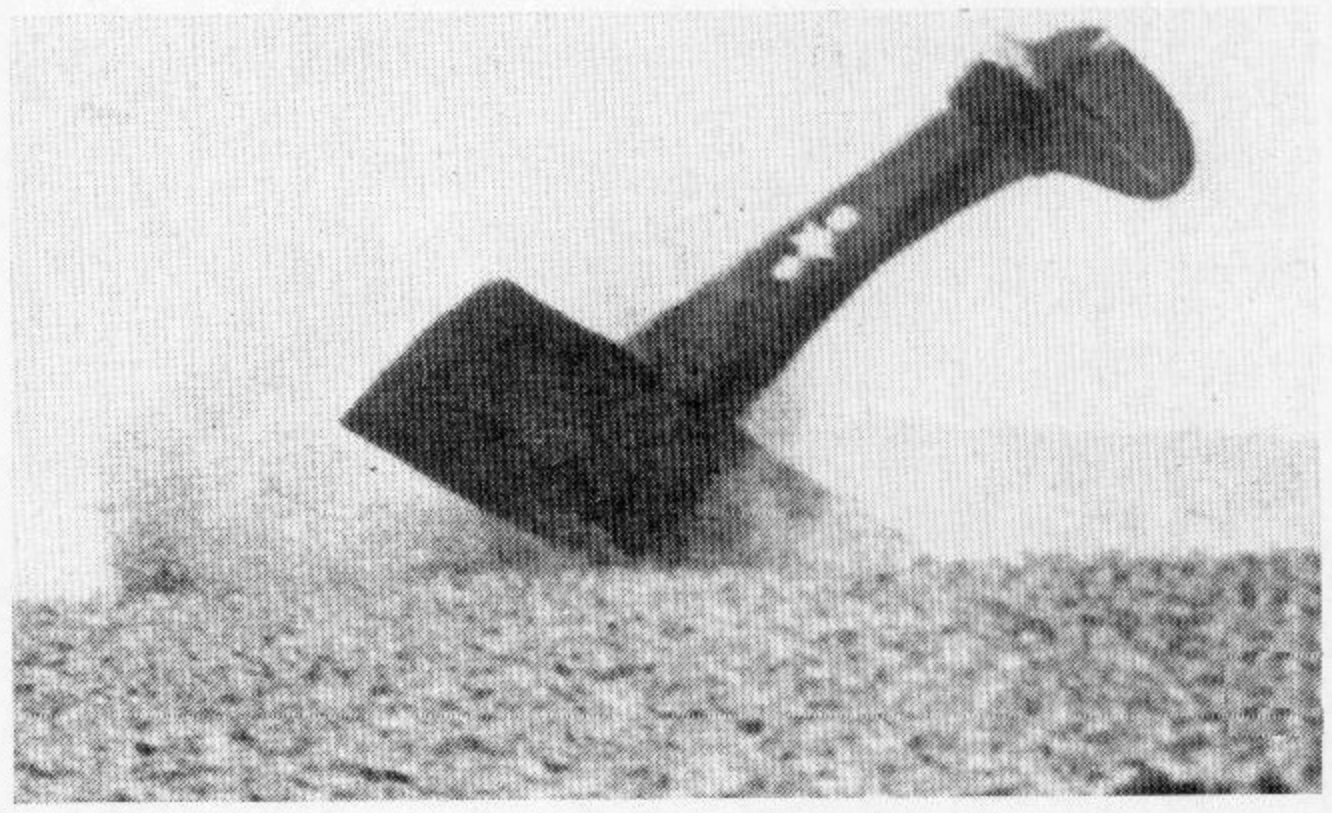
La surprise allemande est douloureuse le 17 septembre; elle est en revanche agréable pour les parachutistes alliés qui ont réussi leurs atterrissages comme à la parade. Le journal de marche de la 82d Airborne Division indique que les atterrissages ont été sans exception les meilleurs de toute l'histoire de la division. Il en est de même à la 101st Airborne, pour qui l'opération est « *saut de défilé* ». Les Alliés viennent donc de marquer un premier point et le général Brereton peut se féliciter d'avoir opté pour une opération en plein jour.

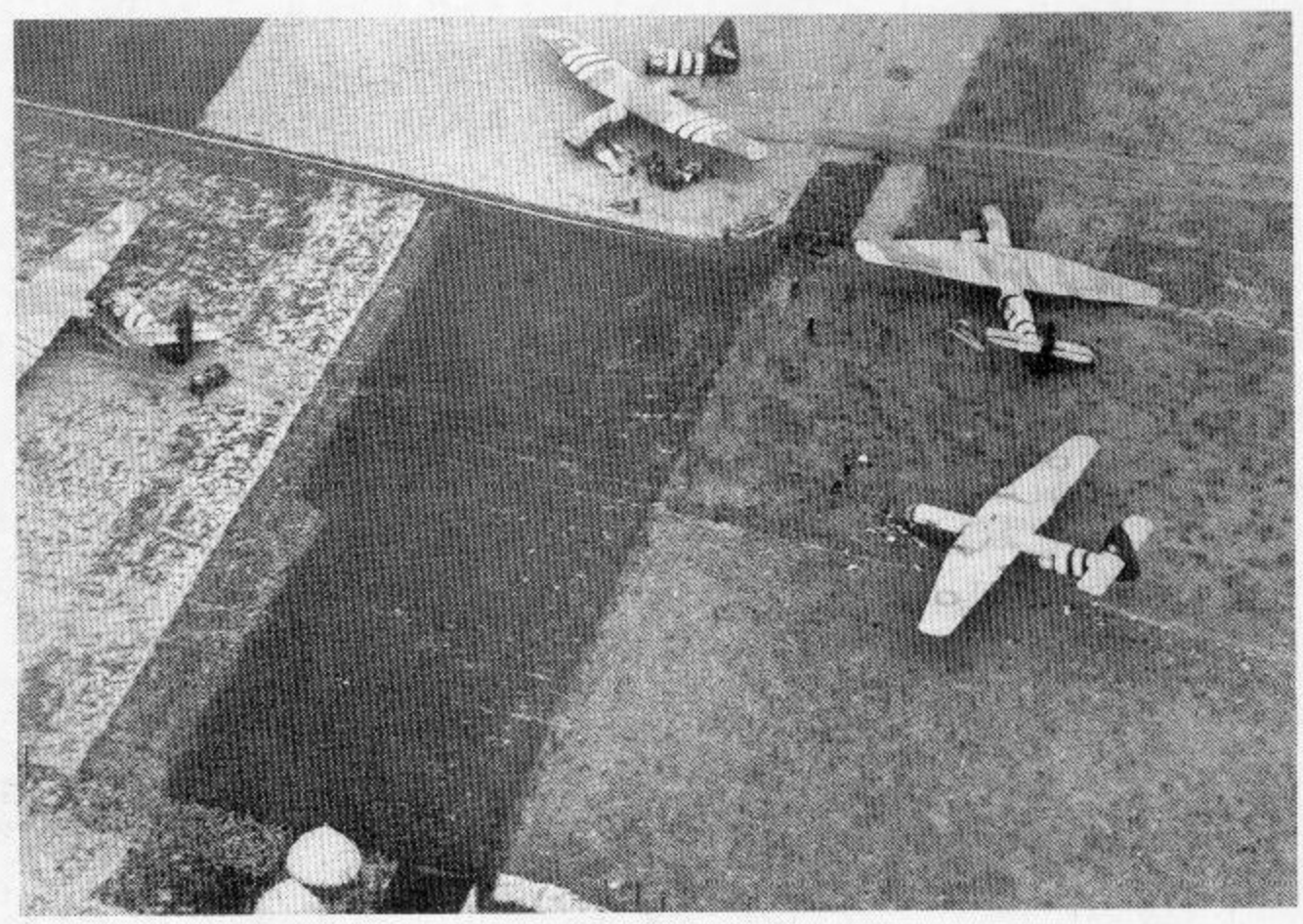
Sur les 320 planeurs anglais ayant décollé de Grande-Bretagne, 283 sont arrivés sur leur objectif ou à proximité immédiate, ce qui représente un remarquable taux de réussite, supérieur à 88 %. Onze hommes seulement sont tués lors des atterrissages, pour la plupart des pilotes de Horsa. Presque tout le matériel arrive intact.

Urquhart décrit ainsi les atterrissages :

« *Nous-mêmes, nous atterrîmes très doucement. Je sautai à terre, laissant Hancock diriger le débarquement de ma jeep, et gagnai la bordure de la zone pour voir arriver les autres. Déjà apparaissaient des civils endimanchés (...) Des jeeps, des canons, des pelotons s'éloignaient déjà. Ici et là, des hommes éprouvaient quelques difficultés pour sortir leur matériel des planeurs avariés. A terre, s'étalaient les panneaux orange et écarlates posés par la compagnie de Wilson, et lestés avec des pierres ou des mottes de terre. Dans le bois, derrière nous, nous entendions quelques coups de feu isolés et beaucoup de cris. Je vis des troupes avancer vers l'autoroute reliant la Haye à Arnhem.*

Pendant que le déchargement se poursuivait, nous eûmes le grandiose spectacle des parachutistes de la 1re brigade sautant à quelque 400 mètres de nous. Ils emplissaient le ciel, les Dakota les avaient lâchés au





bon endroit. Je constatai qu'ils restaient admirablement groupés et que tout se passait comme à l'exercice. Mon premier souci était de veiller à ce que chacun partît le plus vite possible pour exécuter sa mission. Je m'abstins volontairement d'intervenir. A ce stade, les généraux ne sont que des spectateurs (...) Les munitions, les vivres et le matériel lourd descendirent dans des containers qui furent repérés et rassemblés avec une telle rapidité que j'augurai bien du déroulement de l'opération.

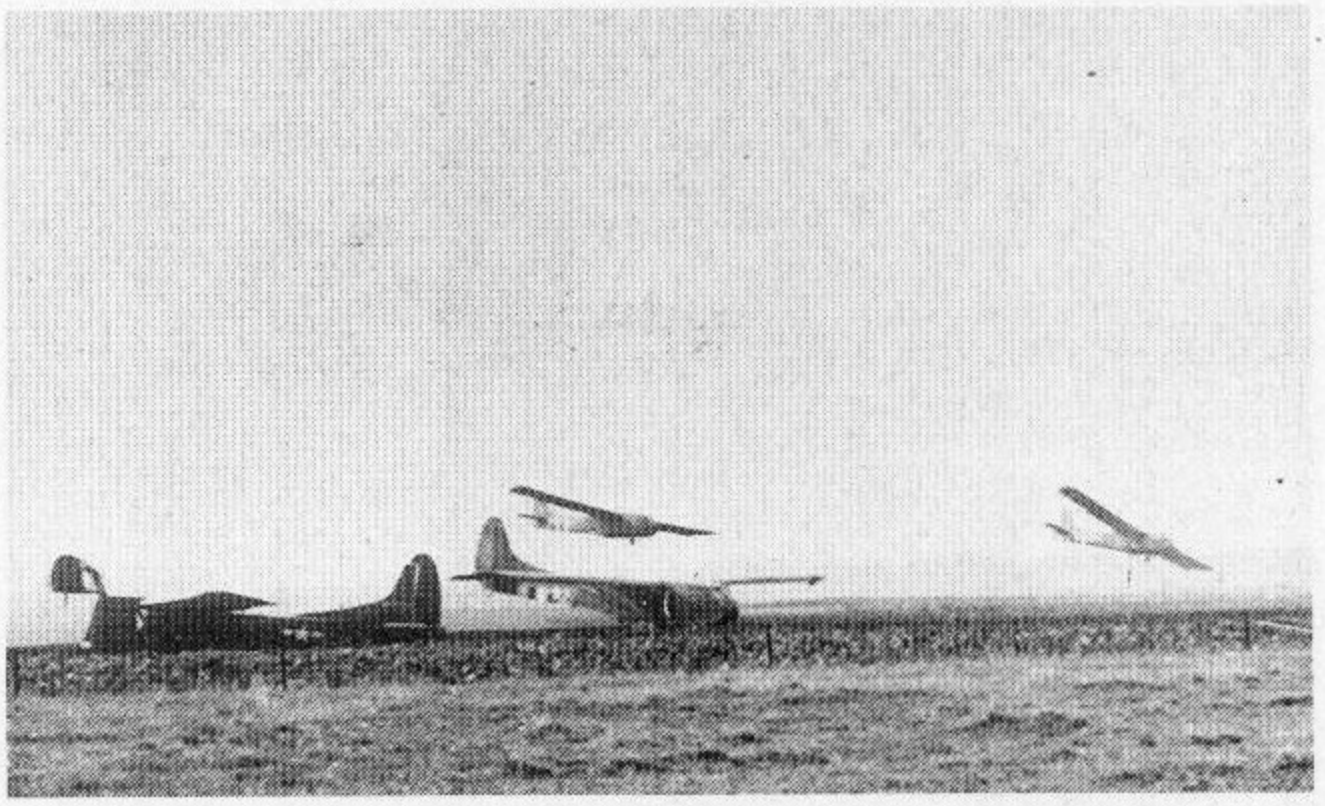
Pourtant, nous eûmes presque aussitôt la révélation d'un défaut dont nous allions avoir à souffrir jusqu'à la fin. Mon QG était déjà installé sous les arbres, mais les transmetteurs éprouvèrent les plus grandes difficultés à établir les contacts. Nos postes de radio, devions-nous apprendre, étaient impropres à jouer le rôle qu'on en attendait et leurs possibilités se trouvaient encore réduites par le relief sablonneux et fortement boisé. »

Coups du sort pour les Alliés

Comme l'indique Urquhart, la défection des postes émetteurs est particulièrement grave. Mais un autre coup du sort est sans doute plus redoutable encore : les soldats allemands trouvent dans les débris d'un planeur américain le plan de l'opération Market, malgré les interdictions très strictes. Moins de deux heures après les premiers sauts alliés, ce plan est en possession du général Student, qui prend immédiatement les mesures qui s'imposent et les communique au général Model. Celui-ci ordonne :

– Le général Student et sa 1. Fallschirm. Armee devront à la fois contenir la poussée terrestre alliée et détruire la 101st Airborne dans la région d'Eindhoven. Dans les faits, le Kampfgruppe Chill devra s'opposer aux Britanniques tentant de sortir de leur tête de pont du canal Mesue-Escaut, tandis que la 59.I.D., soutenue par la Panzer-Brigade 107 se portera contre les parachutistes américains.

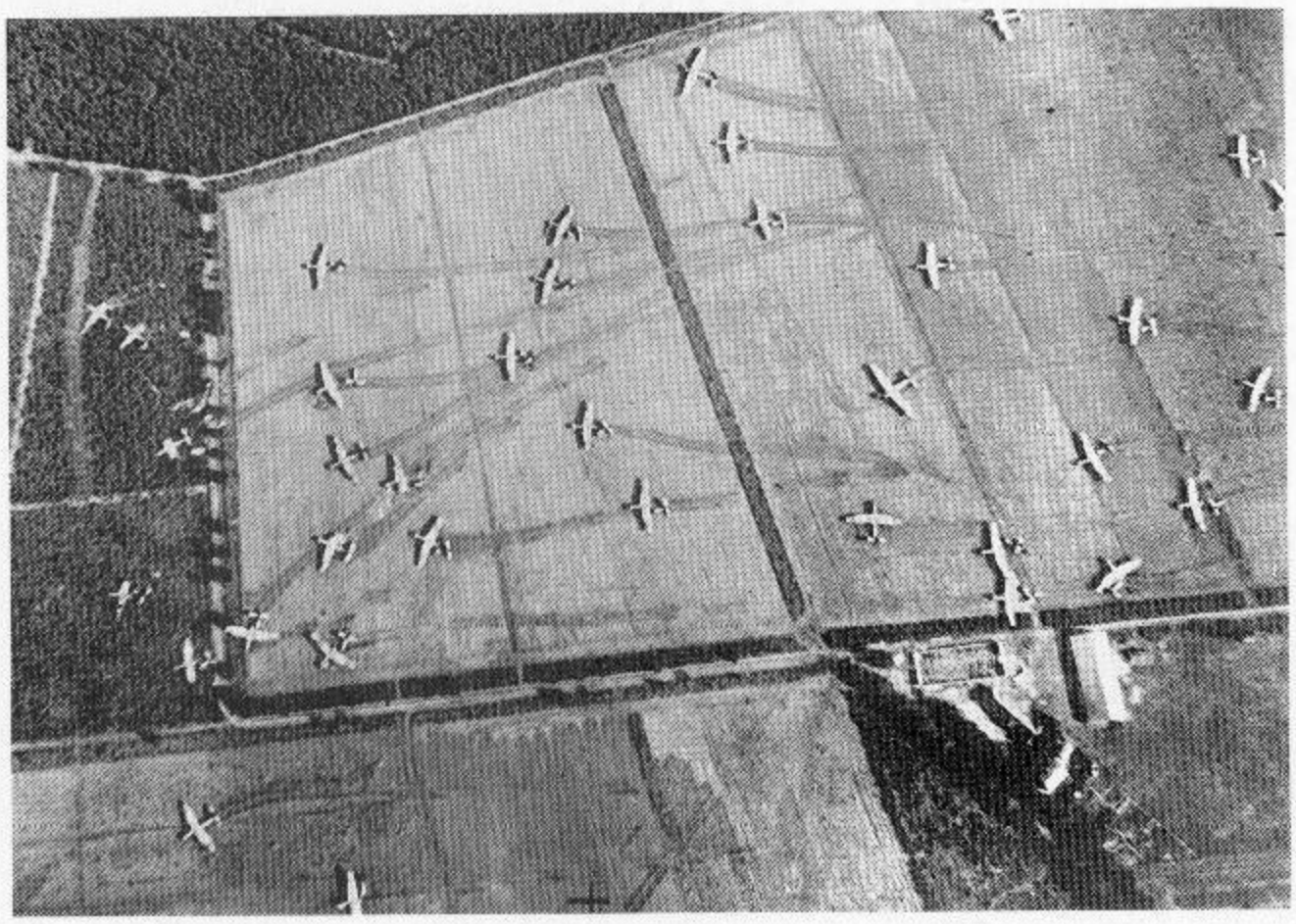
– La 82d Airborne Division et sa tête de pont de Nimègue devront être réduites par les troupes du Wehrkreis VI, c'est-à-dire le Feldt Korps et la 406. Landschützen Division. Il s'agit d'une tâche particulièrement difficile pour des troupes aussi disparates que celles du Wehrkreis, mais Model promet l'aide du 2. Fall-



Ci-dessus, en haut.
Atterrissage parfait de planeurs Waco sur un terrain qui s'y prête nettement mieux que les haies du bocage normand.
(DITE/USIS)

Ci-dessus, au centre.
La légende d'époque désigne cette épave comme celle d'un planeur ayant manqué son atterrissage. En fait, il s'agit de la queue d'un C-47, identifiable à plusieurs éléments, dont la roulette arrière, la lettre K sur la dérive et la forme de l'empennage.
(DITE/USIS)

Ci-contre.
Les parachutistes de la 1st Parachute Brigade se posent au milieu des planeurs Horsa de la 1st Airlanding Brigade qui les ont devancés.
(IWM)



schirm. Korps, alors en position près de Cologne. Il faudra évidemment du temps pour que celui-ci puisse se déployer.

– Pour venir à bout de la tête de pont anglaise à Arnhem, Model dispose de trois divisions : la Division von Tettau, un groupement de circonstance composé de différentes unités d'entraînement ou de défense se trouvant en Hollande et placées sous le commandement du général von Tettau; les 9.SS-Pz.Div. Hohenstaufen et 10.SS-Pz.Div. Frundsberg, sous le commandement du général Bittrich, du 2.SS-Pz.Korps. Les deux divisions SS sont bien sûr les plus impressionnantes sur le papier, mais nous avons vu lors d'un chapitre précédent que les effectifs en blindés étaient des plus réduits, avec sans doute une trentaine de chars et de canons d'assaut pour chacune des deux unités.

Model ne dispose d'aucune réserve supplémentaire et doit les demander à son supérieur direct, le maréchal von Rundstedt, qui commande tout le front occidental. Celui-ci ne peut mettre en mouvement que la 107. Panzerbrigade (déjà citée) et la 208. Sturmgeschütz Brigade.

Ci-dessus et ci-contre. **Deux vues différentes de la même LZ. Certains Horsa n'ont pu s'arrêter avant les bois et y ont laissé leurs ailes.** *(IWM)*

Ci-dessous. **Un SdKfz 251 ayant déjà beaucoup vécu s'engage dans un bois où traînent encore des parachutes.** *(BA)*

Les premières réactions allemandes

LA 101st AIRBORNE DIVISION AU COMBAT

La plupart des livres consacrés à l'opération Market Garden ne parlent que de la bataille d'Arnhem, ce qui est totalement absurde. L'histoire de la bataille livrée par les 82d et 101st Airborne Divisions vaut d'être contée.

L'objectif principal de la 101st Airborne Division est la portion de route macadamisée qui part d'Eindhoven en direction de Grave. Elle mesure un peu plus de 25 kilomètres dans le secteur de la division et sa possession est évidemment essentielle pour une avance rapide des forces terrestres vers Arnhem. Les paras vont la surnommer *Heli's Highway*.

Cowboys contre Indiens

Le problème principal auquel les Américains font face est la présence de points d'appui allemands tout au long de la route, cu'il faut d'abord capturer et, ce qui est somme toute plus difficile encore, conserver en dépit des contre-attaques ennemies. La dispersion des troupes d'une seule division sur 25 kilomètres est grande, alors que les Allemands pourront choisir de se regrouper où ils le veulent pour reprendre tel ou tel objectif. Le général Maxwell Taylor, commandant la 101st Airborne, comparera cette bataille aux combats du Far West, lorsque de petites garnisons de tuniques bleues devaient se défendre contre de soudaines attaques indiennes tout au long d'une longue voie ferrée vitale pour l'expansion des colons.

Cette dispersion et la proximité des forces terrestres anglaises, qui doivent normalement apparaître au bout de 24 heures seulement, ont conduit le général Taylor à privilégier le rôle de l'infanterie au détriment de l'artillerie, qui ne sera pas parachutée le premier jour, comme nous l'avons vu précédemment.

Pour ne pas reproduire le désastreux saut de la bataille de Normandie, Taylor a choisi trois DZ relativement proches les unes des autres, même si les objectifs ultérieurs sont parfois éloignés. Il s'agit de garder à sa division une cohésion qui a manqué dans les marais du Cotentin. Ainsi, deux DZ régimentaires et la LZ de la division se trouvent dans un triangle formé par les villages de Zon, St. Oedenrode et Best.

Sautant à proximité immédiate de Zon, le 506th Parachute Infantry du colonel Sink doit s'emparer du pont routier sur le canal Wilhelmina à quelques centaines de mètres au sud de Zon, puis marcher sur Eindhoven. Le 502d Parachute Infantry (colonel Michealis) doit tenir les DZ et la LZ et s'emparer d'un pont sur la rivière

Ci-dessus.
De jeunes Hollandais indiquent avec plaisir à des parachutistes américains où ils se trouvent et où les Allemands ont établi des postes défensifs. L'aide des Néerlandais et notamment de leurs réseaux de résistance sera très utile aux Alliés pendant l'opération Market-Garden. Le censeur n'a pas fait preuve de beaucoup de zèle pour effacer l'aigle de la 101st Airborne sur la manche des parachutistes. *(DITE/USIS)*

La 101st Airborne au combat

Dommel à St Oedenrode. En outre, une compagnie a pour objectifs deux ponts sur le canal Wilhelmina, à Best, à environ six kilomètres de là. Enfin, le 501st Parachute Infantry du colonel Johnson sautera aux environs de Veghel, visant des ponts routiers et ferroviaires du canal Willems et de la rivière Aa.

L'approche des avions américains se déroule sans incident notoire, seuls trois appareils sur 424 ne parvenant pas sur les objectifs. Certains autres seront toutefois abattus après avoir lancé leurs paras, comme ce C-47 en perdition dont les hélices couperont en morceaux deux hommes descendant au bout de leurs parachutes. Un autre para est tué par un projectile de Flak au moment même où il se présente à la porte de l'appareil. Au total, 6 769 hommes exécutent le saut et les pertes ne sont que de 2 % pour les hommes et 5 % pour l'équipement. Le saut dure une demi-heure, à partir de 13 h 03.

Le 501st Parachute Infantry au contact

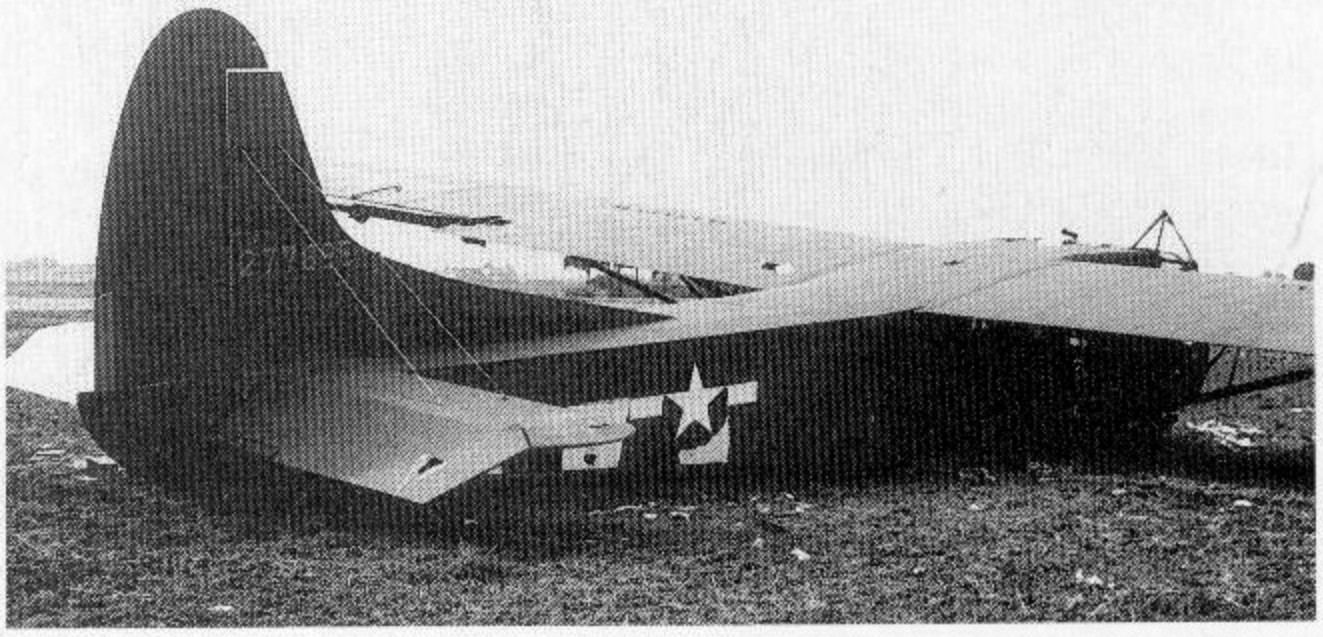
Le 1st Battalion de ce régiment n'est pas largué au bon endroit, mais à cinq kilomètres au nord-ouest. Son saut a néanmoins été très compact et en moins d'une heure, il peut se mettre en route pour s'emparer des ponts sur l'Aa, à Veghel, tout en laissant un officier et 46 hommes dans un château, afin de collecter l'équipement et de s'occuper de huit blessés dans le saut. La capture du pont ferroviaire se déroule sans aucune résistance allemande, tandis que celle-ci manque singulièrement de conviction au pont routier.

Le gros du régiment, qui a sauté au sud-ouest de Veghel, ne rencontre pas plus de difficultés. Un bataillon se regroupe en 45 minutes et s'empare du village d'Eerde et place un barrage sur la grand'route entre Veghel et Oedenrode. Le troisième bataillon s'empare sans coup férir du pont sur le canal Willems et entre dans Veghel, où il obtient un contact avec les hommes du 1st Battalion. En trois heures, le régiment s'est emparé de tous ses objectifs. Il reste maintenant à les conserver.

En fin d'après-midi, le colonel Johnson apprend que les 46 hommes restés dans le château ont été surpris par un groupe d'une cinquantaine d'Allemands appuyés par des mortiers et qu'ils sont en fâcheuse posture. Comme la nuit approche et que Johnson ne veut pas affaiblir son dispositif de défense de Veghel, il ne peut envoyer à leur secours qu'un peloton. Celui-ci ne peut approcher du château et doit s'enterrer pour la nuit. Le lendemain, il recevra l'ordre de se replier et quand les hommes du 1st Battalion réoccuperont la demeure, dans l'après-midi du 18, ils ne trouveront plus aucune

Ci-dessus;
Chargement d'une jeep de la 101st Airborne dans un planeur Waco. Outre les deux petites rampes, qui servent de cales une fois rabattues à l'intérieur, on remarque la présence de deux rails qui permettent de bloquer la voiture.
(DITE/USIS)

Ci-dessous.
Ce planeur Waco, qui porte quelques impacts, s'est posé très correctement dans un champ... au milieu des lignes allemandes, où il a été photographié par un PK de la Heer.
(Bundesarchiv)



trace des 46 isolés, mais seulement des pansements pleins de sang.

Les combats du 502nd Parachute Infantry Regiment

Dans le régiment du colonel Michaelis, un bataillon aussi n'est pas largué sur son objectif, mais à trois kilomètres de là. Cela ne l'empêche pas de se déployer correctement et de s'emparer du pont principal sur la grand'route, près de St. Oedenrode. Le village en question est mis en état de défense pour la nuit.

Le reste du régiment prend position non loin de Zon, d'une part pour protéger la LZ où les planeurs atterriront, d'autre part pour se préparer à intervenir vers Eindhoven au cas où le besoin se ferait sentir. La seule mission véritablement offensive est confiée à la Company H, soutenue par une section de mitrailleuses légères et un peloton du génie : ils doivent s'emparer de deux ponts sur le canal Wilhelmina, au sud-est de Best. Ces ponts ne sont pas normalement dans la zone d'intervention de la division, mais Taylor souhaite s'en emparer car ils permettent de mieux défendre le périmètre de la 101st Airborne, tout en offrant un point de passage alternatif sur le canal, au cas où les Allemands pourraient faire sauter le pont à Zon.

La mission débute mal car le capitaine Jones se perd dans des bois touffus, la forêt de Zonsche. Lorsque sa compagnie en sort, à peu de distance de Best, elle est prise sous le feu d'un groupe de combattants allemands. Les derniers l'emportent lorsque des renforts arrivent par camions, sans doute des hommes de la 59.I.D. du général Poppe. Les Américains reculent donc dans la forêt, mais Jones envoie quand même un peloton renforcé pour tenter de s'emparer des ponts. Le lieutenant Wierzbowski, avec 18 parachutistes et 26 sapeurs, se met en route à la tombée de la nuit, sous une pluie froide et pénétrante. Ils parviennent en rampant jusqu'aux abords du canal Wilhelmina. L'officier et un de ses hommes partent en reconnaissance, tandis que les autres attendent au bord de l'eau. C'est alors qu'ils tombent dans une véritable embuscade : grenades, obus de mortiers, rafales de mitrailleuses et coups de fusils. Cela provoque rapidement la déroute des Américains qui refluent en désordre vers la forêt. Au bruit de la fusillade, Wierzbowski revient sur ses pas, non sans avoir constaté que les ponts étaient tenus par des sentinelles. Il ne retrouve sur place que trois officiers et 15 hommes, dont trois blessés. En plus de leurs armes individuelles, ils possèdent une mitrailleuse avec 500 coups, un mortier et seulement six obus et enfin un bazooka avec cinq fusées. Ils s'enterrent sur place en espérant un secours rapide.

Celui-ci a en effet été ordonné par le colonel Michaelis, qui envoie le reste du bataillon à la recherche de la compagnie H. Mais la nuit arrive avant que le contact ait pu être établi physiquement avec le capitaine Jones.

L'arrivée des planeurs

Contrairement à ce qui se passe dans la 1st Airborne britannique, le nombre des planeurs n'est pas très important dans la division américaine. Ils ne sont que 70 au total et certains souffrent de fortunes diverses, puisque 53 seulement se posent sur la LZ. Parmi les autres, un tombe dans la Manche, quatre se posent en territoire ami, sept en territoire ennemi hors de la LZ, deux se heurtent en plein ciel, un s'écrase sur la LZ et deux autres disparaissent sans que l'on sache dans quelles circonstances.

L'atterrissage des planeurs permet à Maxwell Taylor de disposer de 32 jeeps, de 13 remorques et de 252 hommes supplémentaires. Se trouvent également dans les Waco la partie de l'état-major de la division qui n'a pas sauté avec Taylor, les unités de reconnaissance, de transmissions et les équipes médicales. Dès 15 heures, les médecins disposent d'un hôpital de campagne et deux heures plus tard, ils peuvent entreprendre une opération majeure. A 18 heures, ils sont transférés dans un hôpital civil à Zon.

Les hommes des transmissions ont plus de succès que leurs homologues britanniques et ils établissent en quelques minutes un lien avec les trois régiments.

En direction d'Eindhoven

Le 506th Parachute Infantry réussit le meilleur saut, à tel point que le bataillon du Major LaPrade réussit à s'assembler en seulement 45 minutes. Il dépasse alors

Ci-dessous.
Près de Zon, dans le secteur de la 101st Airborne, les parachutistes sont accueillis par une jeune hollandaise (on appréciera le coup d'œil du soldat à l'extrême droite) et son père. La scène se déroule sur la fameuse grand'route, *Hell's Highway* d'après son surnom américain, que nombre d'auteurs décrivent comme une autoroute. Il s'agit en fait d'une route, goudronnée certes, mais où deux véhicules seulement peuvent progresser de front. Cette faible largeur explique en partie la lenteur du 30e Corps, d'autant que les terrains traversés sont impraticables pour les chars.
(DITE/USIS)

le village de Zon et s'avance vers le pont routier sur le canal Wilhelmina, accompagné du général Taylor. Après sa capture, il doit poursuivre vers Eindhoven, à dix kilomètres au sud.

Mais alors que les parachutistes s'approchent du pont, ils sont pris à partie par un canon de 88 mm placé au sud de la forêt de Zonsche. Dépourvus comme ils le sont du moindre armement lourd, les Américains doivent s'engager dans une lente manœuvre d'approche et d'enveloppement pour faire sauter ce verrou.

Pendant ce temps, le colonel Sink dirige les deux autres bataillons vers Zon, d'où ils gagneront eux-aussi le canal. Dans le village, le bataillon de tête est lui aussi arrêté par un 88. Mais il est facile à un peloton de s'engager dans les rues et les maisons pour approcher du canon. Parvenu à 50 mètres de la pièce de Flak, le Pvt. Lindsey la fait sauter d'un coup de bazooka. Ce succès détend les Américains qui prennent tout leur temps, deux heures en l'occurence, pour nettoyer Zon, certains comme ils le sont que le Major LaPrade et son bataillon se sont emparés du pont sur le canal. En fait, celui-ci a mis également deux heures avant de reprendre la marche, après avoir détruit l'autre 88. Les deux colonnes du 506th Parachute Infantry convergent donc en même temps vers le pont, mais lorsqu'elles ne sont plus qu'à 50 mètres à peine de l'ouvrage, celui-ci part en morceaux dans une gigantesque explosion, saboté par les Allemands.

Ceci n'empêche pas les Américains de franchir le canal, à commencer par LaPrade lui-même, qui se jette à l'eau avec un lieutenant et un sergent et traverse à la nage. Ils sont accueillis par des coups de feu provenant d'une petite maison située sur la rive gauche, mais cette résistance est bientôt réduite par d'autres parachutistes qui ont franchi le canal grâce à une barque. Cette barque fait alors une navette invraisemblable, tandis que le génie édifie une passerelle. Finalement, vers 23 heures, le régiment entier est passé au sud du canal. Sink et Taylor ont alors la voie libre jusqu'à Eindhoven, mais il fait nuit noire et des civils ont annoncé qu'il existait une forte garnison allemande à Eindhoven. Dans ces conditions, les deux officiers décident d'attendre le lever du jour pour reprendre le mouvement, d'autant que la ville n'est normalement pas un objectif du jour J et que la position exacte des Britanniques du 30 Corps n'est pas connue, car le planeur transportant des opérateurs radio anglais n'est pas arrivé sur la LZ américaine.

Où sont les Anglais ?

Il n'est pas inutile de décrire maintenant le déroulement de l'offensive terrestre, puisqu'elle concerne directement les Américains de la 101st Airborne.

Le plan du général Horrocks est tellement simple qu'il confine à la stupidité et c'est d'ailleurs ainsi qu'il pense surprendre l'ennemi. Il ne cherche aucunement à envelopper l'adversaire, contourner les positions ennemies, mais tout simplement à suivre la route bétonnée qui s'enfonce vers Eindhoven, puis Nimègue et Arnhem. La présence de ce béton assure déjà qu'il n'y aura pas de mines antichars. Il n'y aura donc pas de déploiement en largeur de la Guards Armoured Division : elle attaquera en file indienne, sur un front de la largeur d'un char ! Le Sherman de tête détruira la barricade érigée par les Allemands sur la route et toute la division suivra sur cette même et unique chaussée bétonnée. A la décharge d'Horrocks, on peut dire qu'il n'a pas de choix : le terrain de part et d'autre s'oppose totalement au passage des chars : il est à la fois humide, spongieux, marécageux et coupé de haies et de forêts ou

La 101st Airborne au combat

Ci-dessous.
Des officiers de la Fallschirm. Armee observent avec le sourire un point que nous ne pouvons deviner. Ils lèvent légèrement la tête et peut-être regardent-ils des avions. Mais pourquoi ces sourires ? On remarque sur le parapet de la tranchée plusieurs Panzerfaust.
(Bundesarchiv)

de bosquets. Ces bois sont d'ailleurs particulièrement redoutables pour les Alliés, car ils abritent certainement des armes antichars et l'infanterie n'aura pas le temps de les déloger : l'artillerie et l'aviation sont donc supposées les détruire par un véritable barrage roulant. En ce qui concerne l'aviation, huit Typhoon se succèdent toutes les cinq minutes au-dessus de la colonne, pour attaquer les uns après les autres tous les obstacles sur ou à côté de la route. En outre, huit autres Typhoon sont continuellement en l'air, prêts à intervenir sur un simple appel radio des éléments de tête de la Guards Division, en l'occurence les Irish Guards. Les chars portent de grands écrans orange fluorescent sur leurs superstructures, afin d'éviter toute erreur d'identification.

Les Irish Guards avancent au début sans rencontrer de grande résistance et l'escadron de tête s'enfonce au cœur des lignes allemandes. Mais les escadrons suivants, qui transportent de l'infanterie sur les chars, sont soudain assaillis par des troupes allemandes remises du premier choc. Cinq bataillons sont chargés de la défense du secteur : deux de paras du Fallschirm. Regiment 6, un de la Frundsberg, un autre de la Hohenstaufen et enfin le bataillon disciplinaire n° 6, dont les hommes ne sont pas des enfants de chœur.

Ci-dessus.
Un Sherman de la Guards Armoured Division est salué par des civils libérés. Le surnom d'Erin laisse à penser que ce char appartient aux Irish Guards. La protection du glacis du char est améliorée avec les patins de chenilles, qui permettent de faire exploser prématurément les charges creuses des Panzerfaust.
(IWM)

Huit chars sont rapidement mis hors de combat à coups de Panzerfaust. L'infanterie irlandaise saute alors dans les bois et un combat assez confus s'ensuit, qui tourne à l'avantage des Alliés. Ceux-ci ne peuvent envoyer leurs prisonniers vers l'arrière et leur ordonnent donc de prendre place sur les chars, ce qui provoque une vive réaction des prisonniers qui dévoilent la position des autres unités en embuscade plutôt que de risquer de se faire tuer par le feu ami. Ceci permet aux Typhoon d'attaquer avec précision et les Irish Guards reprennent leur marche en avant, pour atteindre leur objectif du jour J, Valkenswaard, à huit kilomètres d'Eindhoven. Pour le moment, le plan d'Horrocks fonctionne bien.

La prise d'Eindhoven

Ce ne sont pas les chars de la Guards Armoured Division qui s'emparent d'Eindhoven, mais les parachutistes du colonel Sink. Le 506th Parachute Infantry reprend sa progression tôt le 18 septembre et dès le milieu de la matinée, après avoir détruit deux canons de 88 mm, il entre dans Eindhoven et se heurte à une compagnie (au lieu du régiment que les Américains croyaient trouver). A midi, les paras se sont emparés

Ci-dessous.
Deux épaves de Waco photographiées dans les lignes allemandes. Les collecteurs de souvenirs les ont littéralement dépecés, exposant ainsi leur structure tubulaire.
(BA)

de quatre ponts sur la rivière Dommel et d'un cinquième sur un canal. Le reste de la journée est occupé à nettoyer la ville et à préparer l'entrée de la Guards Armoured Division. Mais celle-ci n'arrive pas. A 12 h 30, deux scout cars sont bien arrivés dans la ville pavoisée, mais ils sont seuls et ont fait un large détour pour éviter le gros des forces allemandes. La division elle-même se bat férocement plus au sud, pour tenter d'avancer. Les premiers chars n'arriveront finalement qu'à 19 heures, soit très en retard. Ils sont ensuite bloqués par la destruction du pont de Zon et même si le génie anglais parvient à mettre en place un pont Bailey dans des délais très courts, les chars ne peuvent reprendre leur avance vers Nimègue qu'à 6 h 45, le 19 septembre, soit avec 33 heures de retard, ce qui est considérable, d'autant qu'à Arnhem, la situation est déjà critique.

Une bataille difficile

Si l'arrivée de la Guards Armoured Division permet de soulager totalement le 506th Parachute Infantry, les deux autres régiments de la 101st Airborne sont encore durement aux prises avec les Allemands dans les autres parties de la tête de pont.

L'odyssée du lieutenant Wierzbowski et de sa poignée d'hommes isolés au bord du canal, au milieu des lignes ennemies, n'est pas encore terminée. Le 18 septembre à 11 heures, il assiste à l'explosion du pont sur le canal Wilhelmina. Dans l'après-midi, un groupe d'Allemands les attaque : deux hommes sont tués, tandis qu'un officier du génie, croyant qu'une balle a emporté ses testicules, supplie le lieutenant Wierzbowski de l'achever, ce qu'il se garde bien de faire. Le Pfc Joe Mann est blessé à deux reprises et ses deux bras sont cassés. Un lieutenant du génie et un sergent tentent alors de chercher du secours, mais le premier est capturé et le second blessé.

Dans l'après-midi, l'espoir de la poignée d'hommes isolés commence à revenir, avec l'apparition de deux blindés anglais de reconnaissance sur la rive opposée. Ils restent en face et fournissent un tir de couverture jusqu'en fin de journée, lorsqu'un peloton de parachutistes arrive enfin dans la position isolée. Mais durant la nuit, une attaque allemande provoque leur fuite et Wierzbowski se retrouve à nouveau seul avec ses quelques hommes.

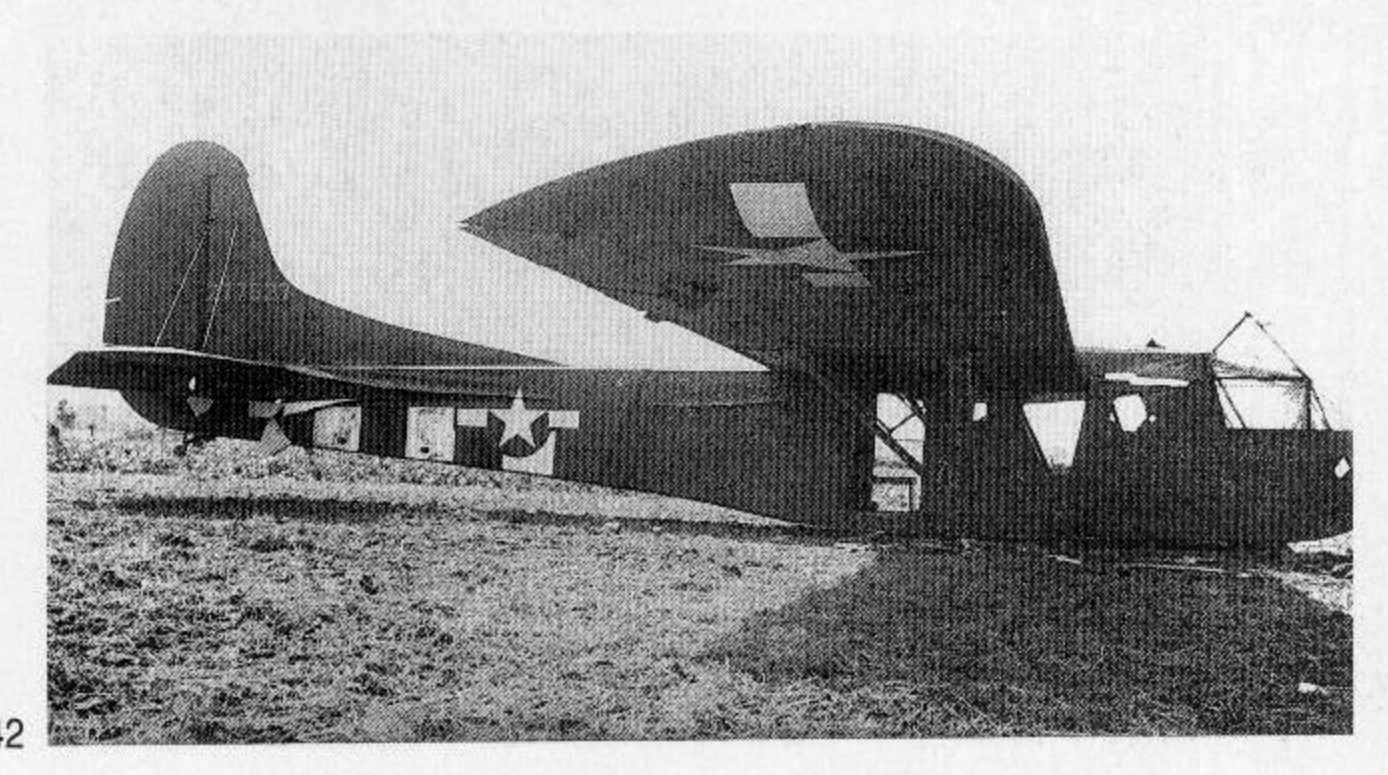
Au lever du second jour, une nouvelle attaque allemande à la grenade est décisive. Le servant de la mitrailleuse est aveuglé par une explosion. Malgré un œil arraché et l'autre fermé, il parvient en tatonnant à rejeter une autre grenade hors de la tranchée. Le Pfc Joe Mann n'a pas cette chance, puisque ses bras sont inertes. A la vue de l'arrivée d'une grenade dans la tranchée où il se trouve avec six autres blessés, il n'a d'autre recours que de se coucher dessus en hurlant « Grenade ». Il sera décoré à titre posthume de la Medal of Honour.

Il ne reste alors plus que trois hommes valides ax côtés de Wierzbowski et celui-ci se décide alors à se rendre.

Ci-dessus.
Curieux attelage d'un Pak 36/37, totalement obsolète en septembre 1944, avec une jeep de prise.
(Bundesarchiv)

Ci-dessous.
Afin de montrer la victoire allemande (pourtant inexistante sur le front américain), des Waco isolés sont largement photographiés par les PK.
(Bundesarchiv)

La 101st Airborne au combat



Des renforts pour Taylor

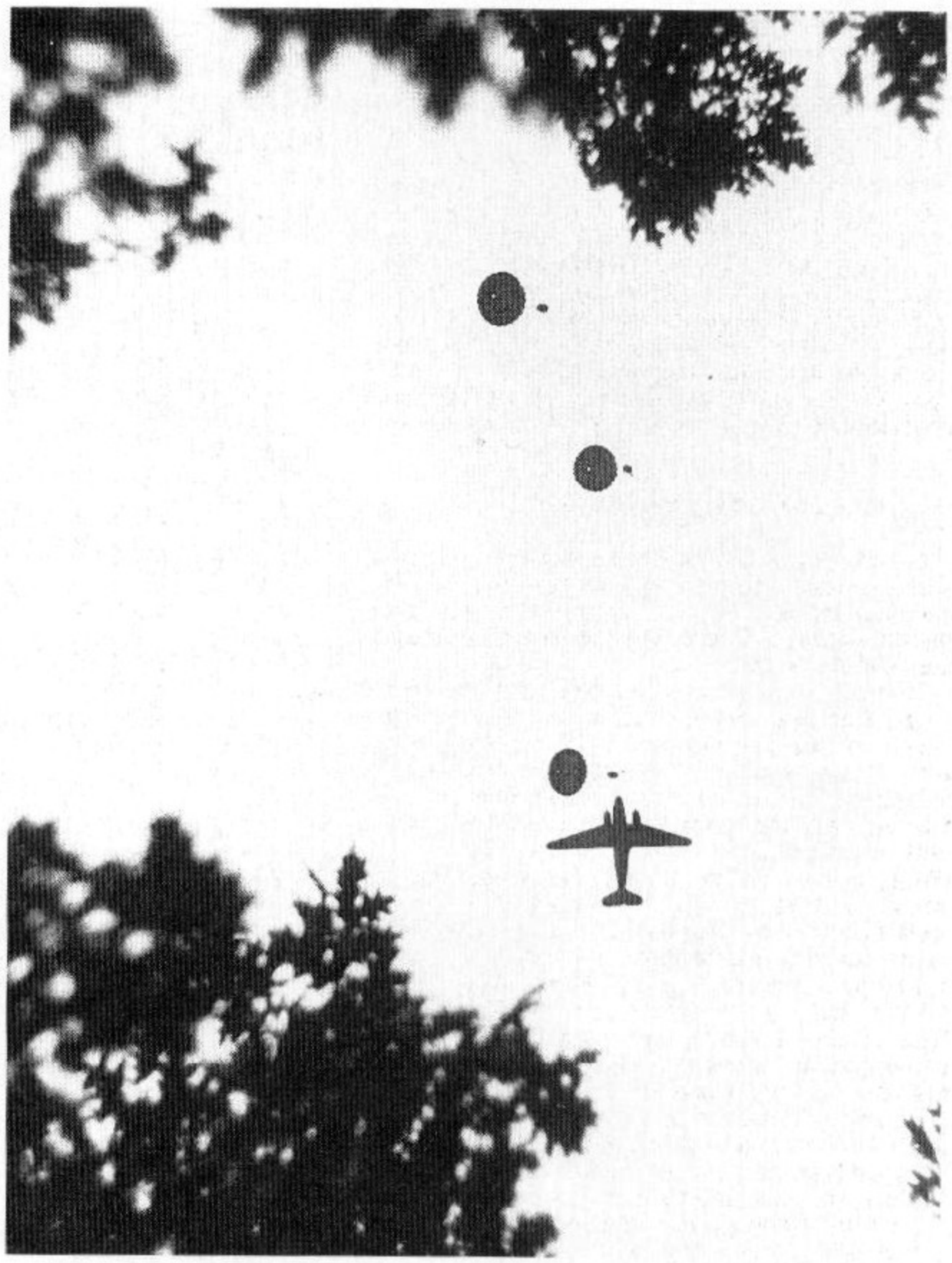
Si la position de certains groupes de paras isolés devient intenable durant la journée du 18 septembre, Maxwell Taylor reçoit quand même des renforts très substantiels, avec l'arrivée de 428 planeurs (sur 450), desquels descendent 2 579 hommes, 146 jeeps, 109 remorques et deux bulldozers, sans parler de ravitaillement.

Mais l'élément le plus décisif est sans aucun doute l'arrivée des chars britanniques. Dans la région de Best, où le combat a été le plus coûteux entre les parachutistes et les soldats allemands de la 59.I.D., l'apparition des chars de la Guards Division provoque une véritable débâcle en fin de journée. Les Allemands se maintiennent certes à Best, mais plus de 1 300 d'entre eux se rendent et les paras comptent 300 cadavres ennemis sur le terrain conquis.

Cette intervention des blindés anglais n'est que très ponctuelle, car la Guards Division doit absolument pousser sur Nimègue au plus vite. Cela signifie que les Américains restent seuls pour défendre la route empruntée par les véhicules du 30 Corps, dont les équipages n'ont nullement le temps de participer à des combats de flancs.

Dans la journée de D+2, les Allemands lancent une attaque contre Zon. Student a ordonné une action concentrique, mais la 59.I.D., après les combats de la veille et du jour même, n'a plus la moindre force offensive et ne peut intervenir. L'assaut repose donc uniquement sur la Panzerbrigade 107, déroutée d'Aix-la-Chapelle depuis le 17 septembre. Les chars allemands attaquent en direction du pont Bailey de Zon, bien décidés à couper la Rollbahn ! A la faveur de la nuit, les Panzer s'approchent et marquent des points. Un camion anglais est incendié sur le pont lui-même et jette une clarté gênante sur tout le secteur. Un Panther en profite pour pilonner une maison où se trouve justement le PC de la division aéroportée. C'est alors que survient Taylor lui-même, avec un canon de 57 mm et une partie d'un bataillon aérotransporté. A la faveur de la nuit, ils parviennent à se mettre en position et détruisent un char ennemi, tandis qu'un second est

Ci-contre. **Le 19 septembre 1944, les renforts parachutés à la 101st Airborne sont moins importants que prévus en raison de la météo et de la défense ennemie. Ce C-47 est photographié par les troupes allemandes.** *(Bundesarchiv)*



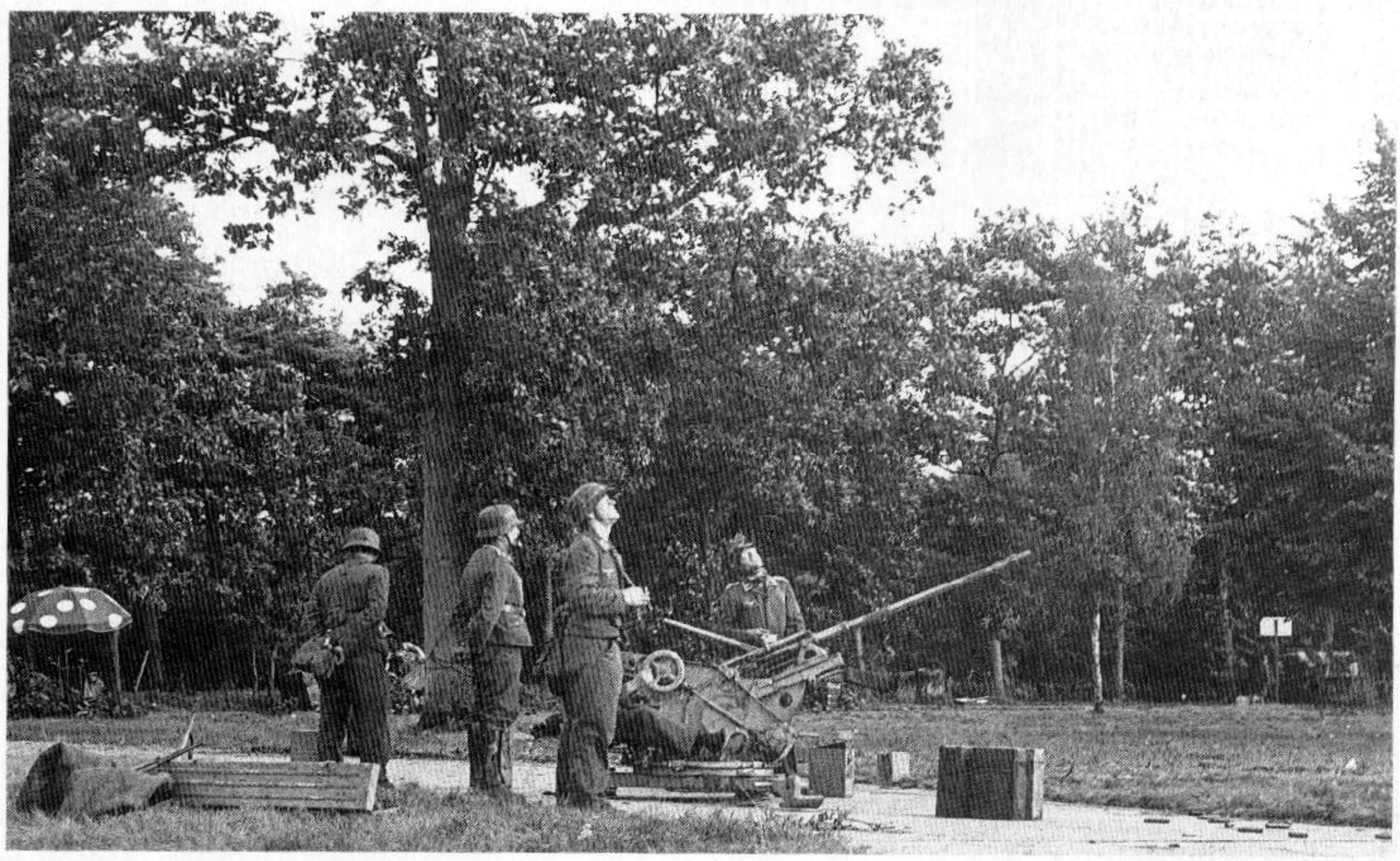
immobilisé par un coup de bazooka. Les autres Panther, sans doute peu nombreux, se retirent alors et la circulation peut reprendre normalement sur Hell's Highway.

Une autre intervention allemande est nettement plus efficace durant la nuit : un raid massif de la Luftwaffe qui parvient pour une fois à regrouper une centaine de bimoteurs, avec Eindhoven comme objectif. Le bombardement ne touche aucun soldat américain, car ceux-ci sont en position à l'extérieur de la ville, mais cause un massacre parmi les civils : un millier de tués et de blessés. De nombreuses unités anglaises sont elles-aussi malmenées.

Ailleurs sur le front de la 101st Airborne, les seuls combats importants ont lieu le 19 septembre dans le secteur d'un bataillon du 502d Parachute Infantry. Trois compagnies de la 59.I.D., renforcées par des éléments de police et des troupes disparates, parviennent à bousculer le bataillon du colonel Cassidy. Mais l'intervention d'un char anglais en panne, qui se traîne à seulement 8 km/h, parvient à repousser l'adversaire.

Notons enfin que les renforts attendus par Maxwell Taylor, dans la journée du 19 septembre, n'arrivent pas en nombre aussi important que prévu. Un épais brouillard au-dessus de l'Angleterre a retardé les départs et lorsque du 1 086 appareils s'envolent enfin, celui-ci n'a pas disparu. De nombreux planeurs tombent dans la Manche et la Luftwaffe intervient au-dessus de la Hollande avec 125 Focke-Wulf 190 et Messerschmitt Bf 109. En tout, 45 avions et 73 planeurs sont perdus ce jour-là. En outre, nombreux sont ceux qui font demi-tour. Ainsi, sur les 384 planeurs prévus pour la 101st Airborne, seulement 212 arrivent et 82 repartent sans avoir aperçu la LZ. Sur 66 pièces d'artillerie embarquées en Angleterre, Taylor n'en reçoit que 36, dont aucune d'un calibre supérieur à 75 mm. Tous les canons de 105 sont retournés à leurs bases de départ. Les combats de la 101st Airborne ne sont pas terminés, mais pour des raisons de compréhension de la situation générale, il importe de parler maintenant de l'autre division américaine.

Ci-dessous. **La Flak est prête à intervenir dans un cadre résidentiel.** *(Bundesarchiv)*



LA 82nd AIRBORNE DIVISION À NIMEGUE

La mission de la 82nd Division est encore plus difficile que celle de sa sœur, car non seulement les objectifs sont placés plus loin du front britannique, mais encore ils sont d'une nature très délicate.

Dans le secteur de la « All American » Division, les deux rivières constituent des obstacles autrement importants que le canal Wilhelmina. Il s'agit de deux grands fleuves, la Meuse (Maas en néerlandais) et le Rhin, ou Waal. En outre, le relief est nettement plus accidenté et une grande colline au sud-est de Nimègue constitue une position difficile à conquérir si elle est fortifiée. A l'est de cette colline haute d'une centaine de mètres se trouve la frontière germano-néerlandaise, où la colline se poursuit, plus haute et couverte de forêt : la Reichswald.

Pour le général Gavin, la possession de cette crête constitue la clé de l'opération, au moins en ce qui concerne sa division. Ce terrain domine en effet la Meuse au sud et le Waal au nord. En outre, il constitue une bonne position de défense en cas de contre-attaque allemande provenant de la Reichswald. Le 2e bureau (ou G-2 en américain) de la division pense d'ailleurs que cette forêt sert de lieu de reformation de certaines unités allemandes.

Le plan du général Gavin

Etant donné la distance qui sépare les DZ de la division du front britannique, le général Gavin pense que sa division peut être amenée à combattre seule pendant au moins trois jours et même considérablement plus. En outre, à cause du manque d'avions, la 82nd Airborne n'arrivera pas dans son intégralité le premier jour. Il est donc hors de question qu'elle puisse s'emparer de tous ses objectifs d'un seul coup et une question de priorité est donc nécessaire.

Une priorité doit aussi être établie dans le choix des unités à parachuter le premier jour. Gavin a besoin d'artillerie dès le D-Day, puisque personne ne pourra lui fournir un appui de ce type. En conséquence, il décide qu'un bataillon d'artillerie sera parachuté le premier jour. Le reste de l'artillerie devra obligatoirement arriver à D+1. L'infanterie aérotransportée ne pourra donc être disponible que le troisième jour, ce qui signifie que pendant plus de 48 heures, l'infanterie de la division sera réduite à trois régiments de parachutistes.

Avec des effectifs incomplets le jour J, Gavin détermine ainsi la liste des priorités : capture de la crête, des ponts sur le canal de la Meuse au Waal et des ponts sur la Meuse. Le pont de Nimègue sur le Rhin/Waal,

Ci-dessus.
Ces hommes d'un Parachute Infantry Regiment de la 82nd Airborne entourent leur officier qui cherche sur une carte la position exacte de leur atterrissage. On aperçoit à l'arrière-plan de nombreux planeurs Waco. La plupart de ces soldats ont l'air assez dubitatif, pourtant leur division a réussi un superbe atterrissage. Mais les objectifs sont trop éparpillés pour être tous atteints rapidement. C'est notamment le cas du pont de Nimègue.
(DITE/USIS)

situé le plus au nord, ne sera attaqué qu'ultérieurement, même si cela constitue un crève-cœur. Cet ouvrage d'art long de 600 mètres est bien entendu essentiel lui aussi. Au dernier moment, Gavin décide finalement d'y risquer un bataillon, une force certes minimale, mais qui peut jouer de l'effet de surprise pour s'en emparer, si celui-ci est peu défendu. Un bataillon du 508th Parachute Infantry est désigné pour cette tâche par le colonel Lindquist. Tous les objectifs devront donc finalement être capturés dès le premier jour :

– ponts sur la Meuse à Grave;
– ponts sur le canal Maas-Waal en quatre endroits différents;
– pont routier sur le Waal à Nimègue;
– crête au sud de Nimègue.

Le 508th Parachute Regiment sera lâché sur la crête au nord de Groesbeek, avec pour objectif le pont sur le Waal et le secteur nord de la colline.

Le 505th Parachute Regiment du colonel Ekman prendra Groesbeek et le sud de la colline.

Le 504th Parachute Regiment du colonel Tucker sautera entre la Meuse et le canal, avec pour principal objectif le pont à neuf arches de Grave sur la Meuse. Une compagnie sera larguée au sud de celui-ci, le reste au nord. Les ponts sur le canal Maas-Waal sont également de première importance.

Succès complet de l'atterrissage de la division

La 82nd Airborne Division réussit un parachutage absolument parfait. Sur les 482 avions angagés, un seul ne parvient pas au-dessus de l'objectif, et deux planeurs sur 50. Sur les 7 277 hommes qui sautent, les pertes atteignent seulement 2 %. Il y a deux tués : un homme atteint par un container et un autre dont le parachute se met en torche. Sur les 209 hommes débarqués des planeurs, seulement sept sont blessés. Les huit canons de 75 mm arrivent sans incident, de même que le général Gavin et le général Browning, le chef de corps britannique. Les deux officiers sautent avec des état-majors très réduits.

La réaction allemande est quasi nulle : quelques servants de pièces de Flak et des quelques hommes d'unités de travailleurs, qui font le coup de feu sans aucune cohésion.

A la suite d'une petite erreur, le stick du lieutenant Thompson saute avec un peu de retard au-dessus du pont de Grave. Au lieu d'atterrir au nord de celui-ci, les hommes tombent à 700 mètres seulement au sud du pont, tandis que la compagnie qui devait sauter au sud tombe à près de deux kilomètres de celui-ci. Thompson avance aussitôt sur l'ouvrage d'art, fait sauter une pièce de Flak de 20 mm à coups de bazooka et s'en rend maître. Ses hommes coupent tous les fils apparents, afin d'éviter toute démolition de la part des Allemands.

Le reste du bataillon, qui a sauté au nord, s'assemble et après avoir également réduit au silence une pièce de Flak, prend contact avec Thompson. En moins de trois heures, le pont sur la Meuse est fermement entre les mains des parachutistes américains. C'est un succès complet, l'un des plus beaux de toute l'opération Market-Garden.

Une patrouille envoyée à la nuit dans la ville de Grave montre que les Allemands l'ont abandonnée.

Des résultats variés sur le canal Maas-Waal

Les deux autres bataillons du 504th Parachute Infantry rencontrent des fortunes diverses sur le canal. Les hommes qui s'approchent du pont de Malden le voient sauter sous leurs yeux. A Heumen, en revanche, quelques hommes parviennent sur le pont et se retranchent à proximité, sous le feu de soldats allemands en position dans une île au milieu du canal. Le statu quo dure toute l'après-midi, mais les Allemands ne font pas sauter le pont, alors qu'il porte pourtant des charges de démolition. Pendant la nuit, les Américains établissent une passerelle pour atteindre l'île et la capturent

Ci-dessous.
Ce planeur Waco s'est posé assez lourdement dans un champ cultivé. Des paysans hollandais sont aussitôt venus accueillir les Américains. Tout l'entoilage de la cabine a été arraché, mais le dispositif d'ouverture de la porte n'a pas été faussé.
(DITE/USIS)

de haute lutte. Le pont est donc sauvé et il sera utilisé par les Britanniques.

A Hartet, les Allemands ont le temps de faire donner leur charge et enfin, le lendemain, à Honinghutje, il en est de même, mais sans que le pont s'effondre pour autant. Il est toutefois ébranlé et ne servira pas pour le passage de véhicules.

Les unités destinées à s'emparer de la crête n'éprouvent pas de difficultés à le faire, pas même le bataillon chargé de s'approcher de la Reichswald. Le nid à Panzer, qui aurait pu en compter une centaine d'après certains rapports, est en fait totalement vide de blindés allemands.

A l'assaut du pont sur le Rhin à Nimègue

Pour cette besogne particulière, le 1st Battalion du 508th parachute Infantry a été choisi. Il a à sa tête le lieutenant-colonel Shields Warren Jr. Son premier objectif est De Ploeg, un faubourg de Nimègue, qu'il occupe et fortifie en trois heures et demie. Puis à 18 h 30, Warren envoie dans Nimègue un peloton de paras et une section de renseignements. Ce groupe apprend que le pont n'est défendu que par 18 soldats allemands, mais ne peut le communiquer à Warren, en raison d'une panne de radio.

Cela importe d'ailleurs relativement peu, car le général Gavin ordonne à Lindquist, peu avant la tombée de la nut, de s'emparer du pont sans attendre « une seconde de plus ». Le mouvement ne débute véritablement que vers 20 heures. Deux heures plus tard, les parachutistes sont proches du pont, mais ils sont reçus par des tirs d'armes automatiques. Ils entendent en outre des bruits de moteurs qui prouvent l'arrivée d'un convoi de camions. Les 18 défenseurs du pont de Nimègue viennent de recevoir un soutien de poids : une avant-garde du 9.SS-Panzer-Aufklärungs-Abteilung, qui précède l'arrivée de la totalité de la 10.SS-Panzer Division Frundsberg, envoyée sur les lieux par le maréchal Model lui-même. Dans la nuit, l'unité de reconnaissance de la division Hohenstaufen est relevée par les premiers éléments de la Frundsberg et repart pour Arnhem.

Les Américains, conscients d'avoir perdu un temps précieux, attaquent aussitôt, mais la réaction des SS est particulièrement prompte et leur contre-attaque crée un début de panique à la A Company, enrayée par l'arrivée de la B Company.

Sur l'indication de civils hollandais qui croient savoir que le dispositif de destruction du pont se trouve dans la poste principale, le Captain Adams, chef de la compagnie A conduit un peloton vers celle-ci. Après un dur combat, les parachutistes se rendent maîtres de la pos-

Ci-dessus.
Le pont de Nimègue après sa capture. Ce cliché permet d'apprécier quelle barrière forme le Rhin/Waal à cet endroit.
(DITE/USIS)

Ci-dessous.
Deux parachutistes américains ont capturé quatre soldats allemands d'un Kampfgruppe.
(DITE/USIS)

La 82nd Airborne à Nimègue

Ci-contre.
Quatre parachutistes de la 82nd Airborne à la recherche de snipers dans une rue d'une ville hollandaise non indentifiée. Ils dépassent un camion GMC qui a fini de brûler depuis peu.
(DITE/USIS)

te, détruisent le soi-disant appareil de contrôle et ne peuvent regagner leurs positions, car les SS ont bouclé le quartier. Ils se retranchent dans la poste qu'ils tiendront trois jours durant, aidés par des civils qui leur apportent de la nourriture et de l'eau.

Pendant ce temps, Warren a préparé un nouvel assaut en direction du pont, mais il est devancé par une violente contre-attaque des SS. Le général Gavin, qui arrive sur place à ce moment là, ordonne alors un repli afin de réorganiser le bataillon. Les Allemands gagnent ainsi la première manche.

Une seconde tentative est faite le lendemain matin avec une unité fraîche, la G Company, mais celle-ci n'est pas assez puissante pour bousculer les Allemands, bien qu'elle attaque à partir d'une autre direction, dans le secteur moins construit. Les Américains sont contenus par des défenseurs retranchés dans une tour médiévale, le Belvédère.

Ces derniers disposent de nombreuses pièces de Flak, de calibres variant entre 20 et 88 mm. A 14 heures, la compagnie G reçoit l'ordre de se retirer de Nimègue. Les Allemands l'emportent donc une nouvelle fois. Il est intéressant de noter que les Américains ne tentent rien pour essayer de se rendre maîtres du pont ferroviaire sur le Waal.

Les LZ entre les mains des Allemands !

Pour mener à bien ses nombreuses missions, la 82d Airborne a besoin de plus d'infanterie. Celle-ci n'arrivera pas avant D+1, avec des planeurs. Or, dans la matinée du 18 septembre, un danger très important menace la division : les LZ ont été capturées et nettoyées sans problème la veille mais, faute d'effectifs, presque personne n'a été laissé en garnison sur place. Les Allemands en profitent pour infiltrer tout le secteur à partir de l'aube du 18, en provenance de la Reichswald.

Dans certains cas, ces combattants allemands de la 406. Landschützen Division lancent des attaques, encerclant par exemple une compagnie du 508th Parachute Infantry. Gavin est obligé de retirer des troupes engagées à Nimègue pour contre-attaquer, d'autant plus vite que les planeurs ont décollé d'Angleterre vers 10 heures.

Les combats pour les LZ du sud de la tête de pont sont assez rapidement remportés par les Américains. Mais dans le secteur nord, il en va autrement. Le bataillon Warren, qui arrive juste de Nimègue et n'est pas de première fraîcheur, attaque à partir de 13 heures. Malgré un tir nourri, les paras se ruent en avant, à tel point que les Allemands finissent par paniquer et s'enfuir, au moment même où les premiers planeurs apparaissent dans le ciel. Il était temps ! Warren a perdu 11 hommes, les Allemands 50 tués et 150 prisonniers.

Les 450 planeurs apportent au général Gavin le reste de son artillerie, un bataillon de parachutistes et deux bataillons de troupes aérotransportées. En outre, 135 B-24 parachutent des approvisionnements. Grâce à ces renforts, Gavin envisage de monter une attaque nocturne contre le pont de Nimègue, au soir du 18 septembre, avec l'accord de son chef de corps, le général Browning. Mais à la réflexion, celui-ci se ravise et demande son annulation.

Le plus important pour le moment est de garder le terrain conquis, notamment la fameuse crête entre Grave et Nimègue. La position réelle des Allemands dans la Reichswald n'est toujours pas connue avec certitude et les risques d'une contre-attaque massive ne sont pas écartés. Gavin demande d'ailleurs un raid aérien contre la forêt, qui intervient en fin de journée, lorsque 97 Mustang et Spitfire de la 2nd Tactical Air Force mitraillent et bombardent le secteur.

Au soir du second jour, les parachutistes de la 82d Airborne restent donc sur leurs positions, dans l'attente de l'arrivée du 30 Corps, encore très loin vers le sud. Ni Gavin ni Browning n'imaginent que les Britanniques à Arnhem sont dans une position de plus en plus délicate. Seuls quelques officiers du 505th Parachute Infantry sont au courant de la situation, grâce à des résistants hollandais qui se trouvent dans le secteur : avec un réseau téléphonique reliant entre elles différentes usines électriques, ils peuvent communiquer avec un agent à Arnhem, qui passe des messages codés très courts. Ainsi trouve-t-on dans le journal de marche du 505th Parachute Infantry, à la date du 18 septembre à 10 h 40 : « *Les Hollandais annoncent que les Allemands sont en train de battre les Britanniques à Arnhem* ».

ARNHEM : LES PREMIERS JOURS

Le plus frappant dans la bataille d'Arnhem est la vitesse à laquelle la situation des Britanniques se dégrade.

Nous avons vu précédemment que l'atterrissage de la 1st Airborne Division s'était parfaitement déroulé. Le seul vrai problème, qui est lié à la forte urbanisation du secteur, est que les LZ et DZ sont placées à une dizaine de kilomètres de l'objectif, le pont d'Arnhem sur le Nieder Rijn. Cette distance ne serait pas un handicap si les troupes allemandes présentes dans le secteur étaient aussi peu mordantes que sur le front de la 101st Airborne. Mais, nous l'avons vu, il s'agit des Waffen-SS de la division Hohenstaufen.

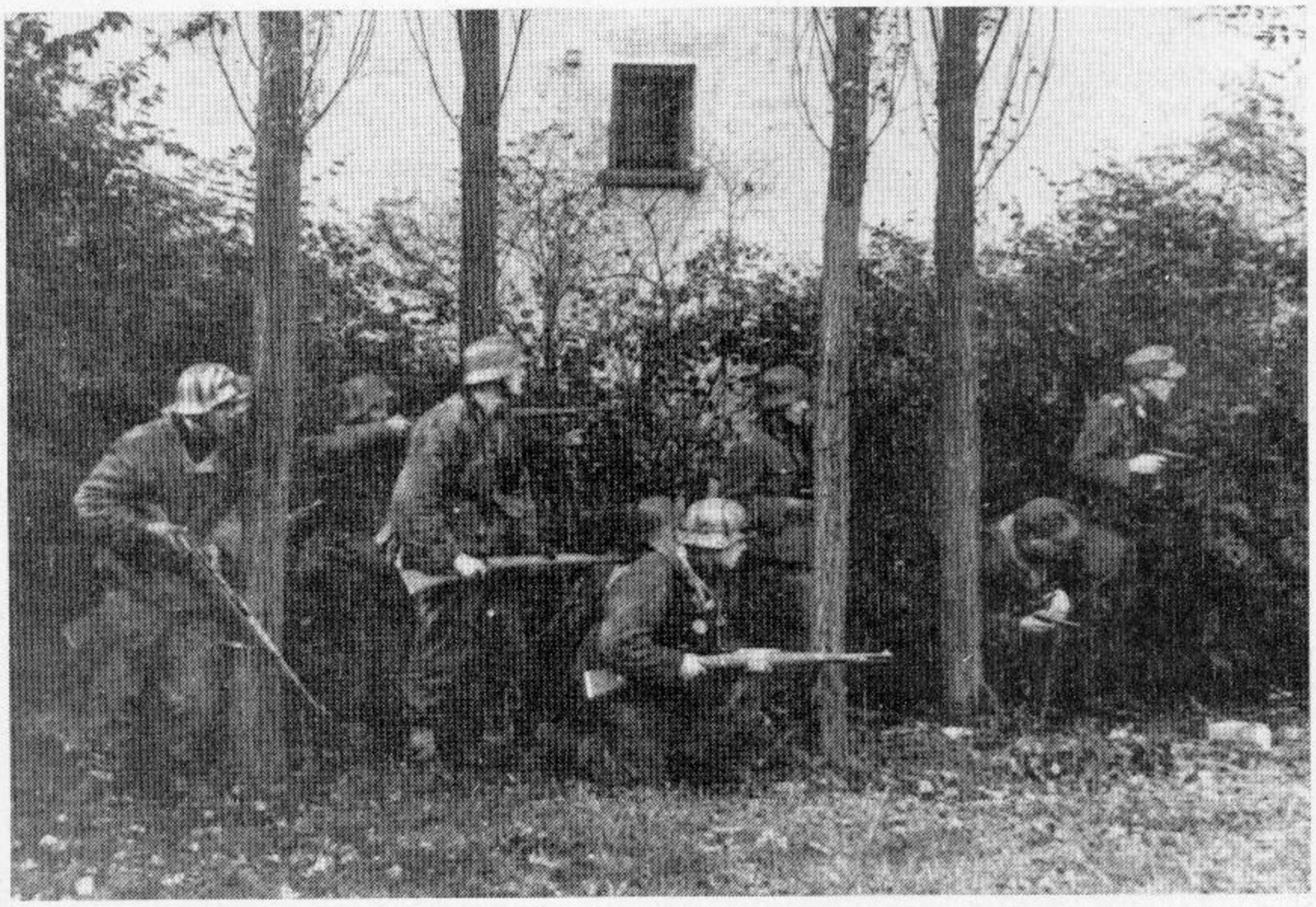
Echec de la phase de surprise

Urquhart a prévu de surprendre les Allemands en lançant contre le pont son unité de reconnaissance, équipée de jeeps. Mais par un malheureux concours de circonstance, la plupart des véhicules manquent, car ils étaient dans les rares planeurs qui n'ont pas atteint leur objectif.

Dans ces conditions, Urquhart ordonne à Lathbury, le chef de l'élément parachutiste, d'envoyer son 2e bataillon pour remplir cette mission, qui incombe donc à John Frost, un nom dont nous allons reparler souvent. Frost est un habitué des missions difficiles, c'est lui qui commandait les hommes engagés dans le fameux raid de Bruneval. Dans ses mémoires, Urquhart montre beaucoup d'estime pour son adversaire principal, le général Bittrich, chef du 2. SS-Panzerkorps.

Ci-dessous.
Un groupe de paras anglais s'engage avec circonspection dans les ruines d'un atelier, à Oosterbeek. *(IWM)*

Page précédente, en haut.
Le pont d'Arnhem photographié à basse altitude par un avion de reconnaissance britannique. Ce cliché montre le secteur tenu par le lieutenant-colonel Frost et ses hommes du 2nd Battalion. On remarque en haut, sur la rampe d'accès, plusieurs véhicules incendiés. Ils appartiennent à l'Aufklärungs Abteilung de la 9. SS-Panzerdivison « Hohenstaufen ».
(IWM)



Ci-contre, à droite.
Des fantassins allemands, probablement du Kampfgruppe Krafft de la division « Reichsführer SS », interviennent dès l'après-midi du premier jour contre les Britanniques. Ils contiennent deux bataillons de parachutistes et permettent ainsi aux renforts d'arriver sur place.
(IWM)

Voici comment il décrit sa réaction :

« *Rappelons-nous, dit-il pendant qu'il prenait l'air, en dehors de son QG, que le soldat anglais n'agira pas de sa propre initiative quand il combattra à l'intérieur de la ville, alors que les officiers auront plus de difficultés à exercer leur contrôle. Il fait preuve de qualités incroyables dans la défensive, mais nous n'avons pas à nous effrayer de ses capacités offensives.*

Tout en parlant, il jetait des coups d'œil vers le champ de bataille. Manifestement, il construisait sa résistance sur la théorie que les hommes de la 1st Airborne Division attaqueraient seulement aux points qui leur avaient été spécifiés. Ces points ne tarderaient pas à se révéler avec évidence; dès lors les Allemands d'Arnhem n'auraient pas à s'inquiéter des secteurs demeurés calmes, jusqu'à l'arrivée des renforts envoyés par le groupe d'armées B. Cette conception ne manquait pas d'audace ». [1]

On pourrait presque ajouter que Bittrich prend les Anglais pour des ânes, ou plutôt des lions commandés par des ânes, pour reprendre les propos de Ludendorff.

Ci-dessous.
Les premières heures à Arnhem, ou plus exactement à proximité des DZ et des LZ, ne sont pas problématiques pour les Anglais. Même les prisonniers allemands semblent avoir le sourire, de même que les civils hollandais en tenue du dimanche.
(IWM)

Mais John Frost ne va pas tarder à montrer au général allemand que le monde n'est pas aussi simple qu'il le croit.

Deux bataillons bloqués et un général inutile

Le mauvais fonctionnement des appareils radio de la 1st Airborne – dû à un mauvais choix de fréquence et non au terrain, comme le croient les hommes d'Urquhart – force le général anglais à essayer de se rendre compte lui-même de la situation. Comme ce qui compte le plus est la prise du pont routier d'Arnhem, il suit le chemin emprunté par les soldats de Frost. Ce trajet est en partie sous le feu de l'ennemi de telle sorte qu'Urquhart se trouve bientôt dans l'impossibilité de faire demi-tour pour rejoindre son PC. Il rejoint les hommes du 3rd Parachute Battalion, lorsqu'un tir de mortier détruit sa jeep et son poste de radio, tout en blessant son opérateur. Il est alors contraint de s'installer en ville dans une grande demeure, mais il ignore tout du déroulement de la bataille, notamment l'emplacement réel de ses unités et la position exacte de Frost. A-t-il atteint le pont ? Il sait en revanche que le détachement chargé de s'emparer du pont ferroviaire n'a pu empêcher les Allemands de le faire sauter au dernier moment.

Les difficultés les plus grandes sont rencontrées par le 3rd Parachute Battalion, qui marche sur Arnhem et qui se heurte à la première formation allemande disponible, le Kampfgruppe Krafft, dont le nom véritable est SS-Panzergrenadier-Ausblindungs und Ersatzbataillon 16, c'est à dire le bataillon d'instruction et de dépôt de la 16.SS-Pz.Gren.Div. « Reichsführer SS ». Cette unité compte 13 officiers, 73 sous-officiers et 330 soldats sous les ordres du *Sturmbannführer* (lieutenant-colonel) Sepp Krafft. Elle est très inférieure en nombre aux Britanniques, mais connaît le secteur et ne perd pas son temps : elle attaque immédiatement pour empêcher les Anglais de s'organiser correctement après leur saut.

Dans un premier temps, le Kampfgruppe Krafft bloque le 3rd Battalion le long de la voie ferrée Arnhem-Ede, puis se replie en face de la pression britannique. Mais il fait à présent nuit et les Anglais arrêtent leur progression avant d'entrer dans Arnhem même, car ils craignent un difficile combat nocturne. Le temps ainsi gagné par Krafft va permettre au Kampfgruppe Hohenstaufen d'entrer en ligne et de rétablir en partie l'équilibre des forces. D'après certains témoignages anglais,

1. Urquhart – Arnhem, op. cit. page 75.

Les premiers jours à Arnhem

Ci-dessus.
Un mortier de 3-inch Cette photo, certainement une des plus célèbres du conflit et en tout cas emblématique de la résistance des aéroportés britanniques, vaut que l'on s'y attarde. Prise le 20 ou le 21 septembre, on y voit en effet une équipe de mortier du 1st Border Regiment (aérotransporté). Elle appartient au 23 (Mortar) Platoon de la Support company du bataillon. Le Corporal McDowell est de dos au premier plan, le Private Tierney est de face au fond de la position. On remarque les piquets de réglage de la portée à droite. Le tube du mortier est proche de la verticale, ce qui prouve que l'ennemi n'est pas loin. Pour la petite histoire, nous savons grâce à l'hsitorique du bataillon que ces hommes parviendront à échapper à la capture en traversant le Rhin quelques jours plus tard. ***(IWM)***

il semble que les premiers blindés allemands, en l'occurence des StuG III, soient arrivés dès la tombée de la nuit, le 17 septembre, l'un d'entre eux mettant hors de combat un canon de 6-pdr. Une scène prêtant à plusieurs interprétations se déroule alors : l'équipage du blindé allemand descend de son engin et fait prisonnier l'un des servants du canon, blessé. Il est naturellement emporté sur le StuG lui-même. Martin Middlebrook, célèbre historien britannique, raconte l'histoire de cette façon, en 1994. Une autre version, signée de Peter Harclerode, parue à la même époque mais sans doute influencée par la guerre du Golfe, indique que les Allemands se sont servis du blessé anglais comme d'un bouclier humain. Chacun jugera des différentes interprétations qu'offrent certains événements.

Vers 21 h 30, Krafft ordonne à ses hommes de se replier, car il est en passe d'être enveloppé par les Britanniques. Dans son rapport, il indique que ses hommes ont infligé aux Anglais des pertes de 10 à 15 fois supérieures à celles qu'ils ont subi, ce qui est évidemment une exagération. En revanche et nous l'avons déjà évoqué, Krafft a raison d'indiquer que son action retardatrice a été de première importance sur la suite des événements, en empêchant les parachutistes de capturer Arnhem au soir du jour J.

Pendant que le 3rd Battalion est contenu devant Arnhem, le 1st tente de mener à bien sa mission, c'est-à-dire de s'emparer des hauteurs dominant la ville au nord. Des bruits de moteurs ayant été entendus, la route prévue à l'origine est abandonnée au profit d'une autre qui constitue un léger détour. Ce nouveau chemin n'est pas meilleur que le premier, car les nombreux bois qui entourent toutes les routes dans ce secteur sont occupés par des soldats allemands. Ceux-ci ne sont pas nombreux : 90 hommes du Kampfgruppe Weber, un groupement de circonstance formé avec du personnel au sol de la Luftwaffe. Bien placés, ils ont une action retardatrice efficace.

Néanmoins, les Britanniques progressent, jusqu'à ce que des blindés ennemis arrivent : cinq chars et une quinzaine de SdKfz 251. Il s'agit des premiers éléments SS, en l'occurence le Kampfgruppe von Allworden qui comprend essentiellement des hommes de la Hohenstaufen, formant un groupe fort de trois compagnies, renforcées de personnel de la Kriegsmarine. Cette intervention de la 9.SS-Panzerdivision est décisive dans ce secteur : le bataillon anglais, faiblement armé, est absolument incapable de poursuivre sa progression.

A ce moment, son chef, le lieutenant-colonel Dobie, capte un message de Frost donnant enfin une bonne nouvelle : le 2nd Battalion est arrivé au pont, mais il

Ci-contre.
Ces parachutistes du 1st Battalion se sont réfugiés dans un trou de bombe, près de Wolfheze, avant de commencer leur avance vers Arnhem, dans la soirée du 17 septembre. *(IWM)*

Le s. Heeres Panzerjägerabteilung 559 se trouve dans la région d'Utrecht, début septembre 1944. Les équipages n'ont pas encore reçu un entraînement satisfaisant. l'unité souffre de pertes lourdes, puisqu'au 29 septembre, elle ne compte plus que neuf Jagdpanther et quelques StuG III, sur un total de 28 Jagdpanther avant la bataille, soit deux compagnies, la troisième étant dotée de StuG III.

Un autre Panther de la 24. Panzerdivision. L'insigne divisionnaire est peint soit à droite, soit à gauche, mais le plus souvent, il manque purement et simplement. Ce char appartient à la 2. Kompanie du I. Abteilung.

Bien que jamais signalée dans les différents ouvrages parus sur l'opération Market Garden, la présence du I. Abteilung de la 24. Panzerdivision est certaine à Arnhem. Ces chars sont souvent présentés comme appartenant à la 10. SS-Pz.Div. Frundsberg. Le I. Abteilung de la 24 Pz. Div. comptait environ 20 Panther.

Un Tiger II du s.Pz. Abt. 506 de la Heer. Cette unité intervient dans la bataille d'Arnhem les 22, 23 et 24 septembre, lors de la réduction du périmètre d'Oosterbeek. La 3. Kompanie est rattachée avec 15 chars à la 9. SS-Panzerdivision Hohenstaufen. Elle combat avec le Kampfgruppe Spindler et souffre des pertes en raison des Piat anglais. Ce char est ainsi détruit le 24 septembre. En tout, cinq blindés sont perdus par les trois compagnies. Ce Tiger de la 3. Kompanie est équipé d'une tourelle Porsche.

Profils couleurs de Jean Restayn © 1996 *Militaria Magazine*

Ci-contre.
Le pont d'Arnhem juste à la fin de la bataille, avant qu'un raid aérien allié ne le détruise. Le cliché est pris du secteur tenu par John Frost et ses hommes. Les Allemands ont incendié systématiquement toutes les maisons pour les en chasser.
(IWM)

Le 2nd Battalion au bord du pont

demande des renforts. Dobie réunit quelques officiers et leur annonce ainsi sa décision : « *Je ne continue pas vers le nord d'Arnhem, mais nous allons descendre donner de l'aide à Johnnie sur le pont* ».

Dans la nuit, le bataillon se désengage donc, non sans mal puisque, afin de ne pas éveiller les soupçons, tout le matériel est déplacé à la main, y compris les jeeps, les remorques et les canons antichars.

Dans le secteur des 1st et 3rd Parachute Battalions, le soir du jour J se termine par un double constat d'échec : les deux unités n'ont couvert que la moitié du terrain prévu et leurs chefs ont renoncé à capturer les objectifs initiaux. Urquhart aurait sans doute pu insister pour que les missions soient accomplies, mais isolé comme il l'est, il n'a plus aucune utilité.

John Frost atteint le pont

Le bataillon de Johnnie Frost ne compte que 481 hommes, ce qui est peu, mais il dispose de quelques hommes supplémentaires du génie, d'une unité de reconnaissance et enfin de quatre, puis cinq canons antichars de 6-pdr.

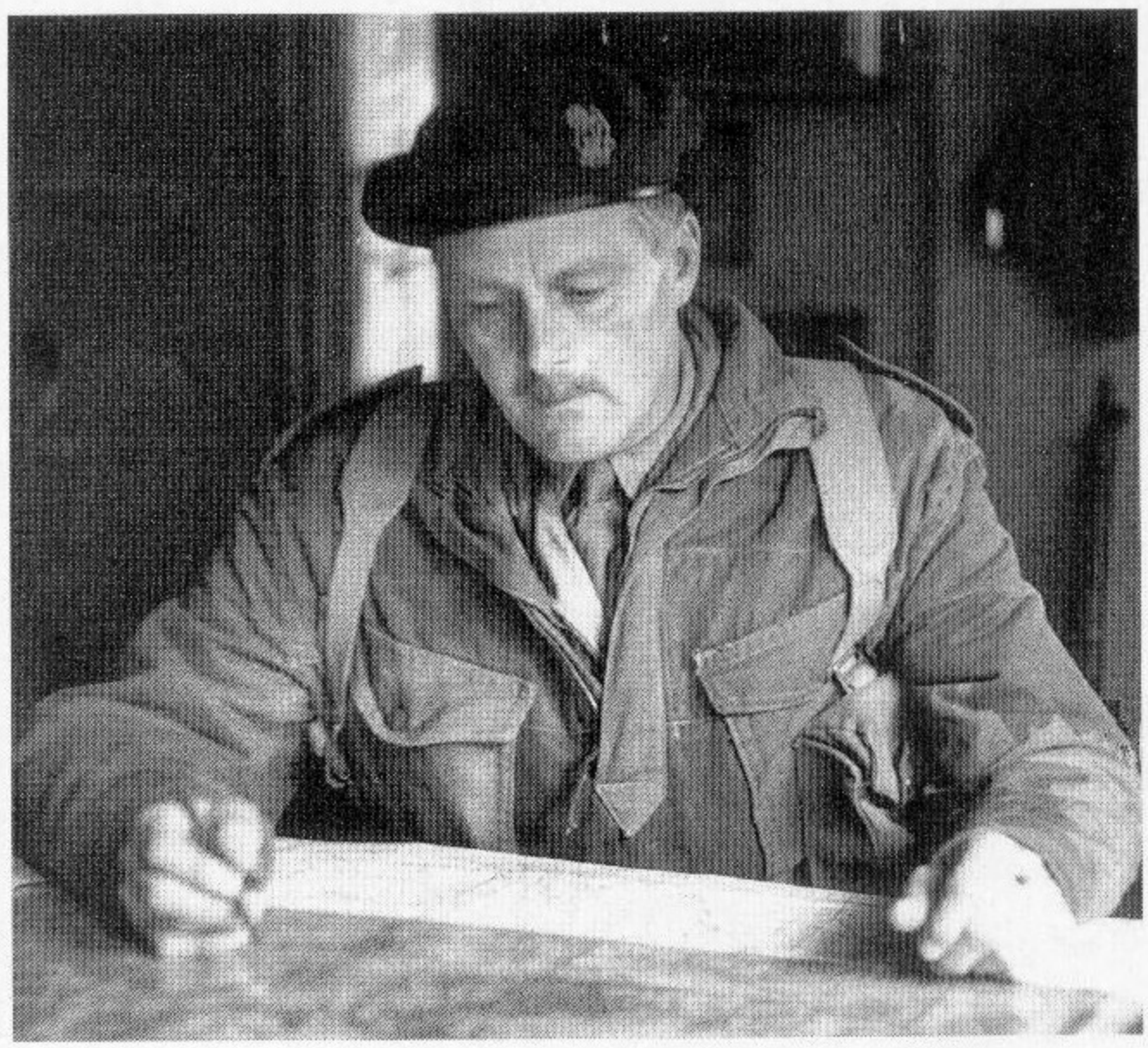
La progression du bataillon est assez rapide jusqu'à Oosterbeek où les Anglais sont accueillis en libérateurs par les Néerlandais. La compagnie C, chargée de s'emparer du pont ferroviaire échoue comme nous l'avons vu précédemment. Outre le fait que le pont ait sauté, Frost est gêné par cet échec car il espérait faire passer la compagnie au sud de la ville pour prendre le pont routier en tenailles.

L'approche du pont routier n'est pas facile car les défenseurs allemands, même peu nombreux, ont choisi d'excellentes positions de résistance. Ainsi, le peloton du lieutenant Cane, lancé en avant pour franchir un passage à niveau, est littéralement décimé par une mitrailleuse, qui tue l'officier et plusieurs soldats. Il faudra attendre la nuit noire pour que les Anglais puissent reprendre leur progression, sans avoir délogé les Allemands, mais en profitant de l'obscurité pour avancer. Avec John Frost en tête, le bataillon avance en prenant soin d'éviter toute position allemande de quelque importance. Les hommes progressent à la queue-leu-leu, en passant par les jardins, entrant dans une maison par une porte de derrière, sortant par la porte de devant, et ainsi de suite. Les Hollandais réagissent de façon généralement aimable à cette intrusion nocturne, à part une vieille femme qui insulte Frost en néerlandais.

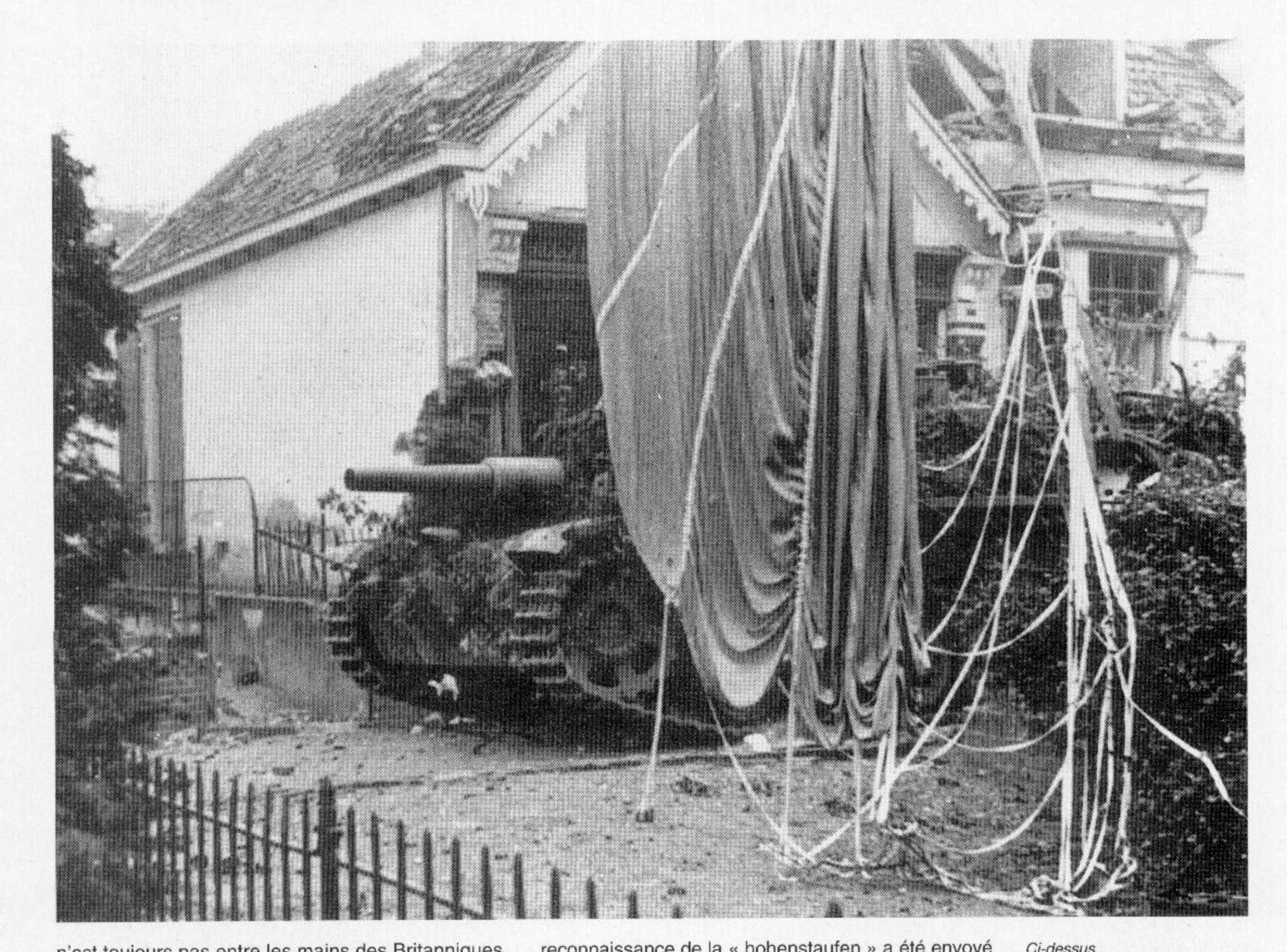
Finalement, la Company A arrive à 20 heures devant le pont routier intact, sans être aperçue par les défenseurs allemands. Les Britanniques s'installent dans les maisons et immeubles avoisinants et laissent passer les quelques véhicules ennemis qui empruntent le pont, afin de ne pas dévoiler leur présence. Les vingt hommes âgés chargés de la défense du pont ne se rendent d'ailleurs même pas compte de l'arrivée des Anglais.

Pourtant, la première tentative des parachutistes pour prendre pied dessus échoue. Un deuxième essai n'est pas plus couronné de succès et huit hommes sont blessés. Finalement, une attaque en règle est menée, avec le soutien d'un canon de 6-pdr et d'une équipe de lance-flammes. Dans le cours de la bataille, deux huttes situées sur le pont sont embrasées par le lance-flammes. Comme elles contiennent de l'essence et des munitions, un féroce incendie se déclare, qui brûlera toute la nuit. La peinture du pont s'enflamme elle-aussi, de même qu'un petit convoi allemand qui s'engageait justement sur le pont.

Aux premières heures du 18 septembre 1944, le pont



Ci-dessus.
Le général de brigade Hicks, chef de la 1st Airlanding Brigade, reçoit le commandement de la 1st Airborne des mains du chef d'état-major de la division, Mackenzie, lorsque nul ne sait ce qu'est devenu le général Urquhart, isolé dans la ville et considéré comme perdu.
(IWM)



n'est toujours pas entre les mains des Britanniques, qui n'en possèdent que la partie septentrionale, les Allemands s'accrochant au sud, mais ne voulant pas le faire sauter. La A Company a été rejointe par d'autres compagnies, y compris une du 3rd Battalion. Sur les 2 000 hommes de la brigade, seulement 750 ont atteint le pont, sans le capturer. Les pertes ne sont pas très lourdes : 40 tués, une centaine de blessés et une centaine de prisonniers. La vision d'ensemble, que personne ne peut avoir car Urquhart et le commandant de la brigade ont été séparés de leurs état-majors, n'est pas très encourageante.

Les Allemands organisent la défense

Durant la journée du 17 septembre, la défense allemande a principalement été l'œuvre d'officiers présents sur place, agissant avec promptitude et esprit d'initiative, comme Krafft. Mais tandis que ces officiers et leurs hommes contiennent les Britanniques, les généraux Model et Bittrich prennent des mesures à plus long terme. Tout d'abord, une division de circonstance est formée avec tous les éléments disparates se trouvent aux Pays-Bas. Placée sous le commandeman du général von Tettau, elle reçoit l'ordre d'attaquer la tête de pont britannique par le nord-ouest, afin de s'emparer des landing zones. Dans le même temps, la 9.SS-Panzerdivision « Hohenstaufen » est chargée de se déployer dans les rues d'Arnhem, en contournant les hommes de Frost qui tiennent la partie nord du pont routier, pour s'établir entre ceux-ci et le gros des forces britanniques. Cette mission de première importance est confiée à l'*Obersturmbannführer* Ludwig Spindler, commandant de l'artillerie divisionnaire. Il s'agit d'empêcher la 1st Parachute Brigade de rejoindre le pont.

Contenir les hommes de Frost et leur interdire la capture de la totalité du pont routier est une tâche confiée au *Sturmbannführer* Brinkmann, qui commande l'Aufkl. Abteilung de la 10.SS-Panzerdivision Frundsberg (pour des raisons de situation géographique, le bataillon de reconnaissance de la « hohenstaufen » a été envoyé vers Nimègue avec la division « Frundsberg ». En contrepartie, la 9.SS-Pz.Div. a donc reçu l'appoint de l'Aufkl.Abt. de la 10.SS-Pz.Div.).

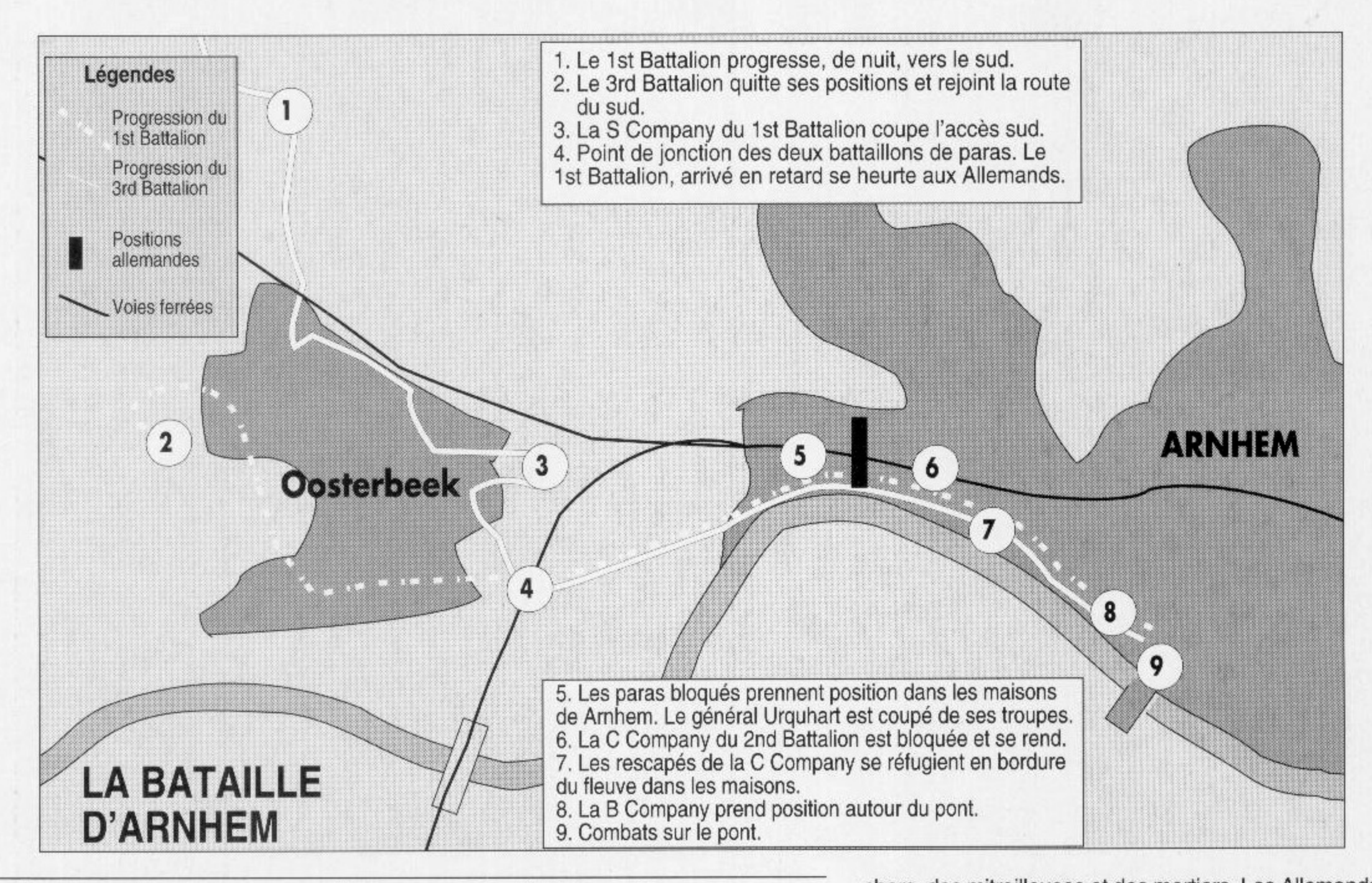
Notons enfin que tout le reste de la division « Frundsberg » est envoyé vers Nimègue, afin d'empêcher les parachutistes américains de s'emparer du pont sur le Waal.

La reprise du mouvement

Avant le lever du jour, les Britanniques reprennent leur marche vers le pont d'Arnhem. Le 3rd Battalion, qui compte toujours dans ses rangs le général Urquhart, séparé de son état-major, avance correctement durant les dernières heures de nuit. Il traverse Oosterbeek en entier et atteint le Rhin inférieur, ayant ainsi couvert plus de quatre kilomètres. Le pont routier n'est toutefois pas encore en vue (il n'est plus qu'à 1 500 mètres environ) et cette avance ne concerne que les éléments de tête du bataillon, le reste suivant avec quelques difficultés. En effet, durant la nuit, des snipers allemands sont montés dans les arbres qui bordent les avenues menant d'Oosterbeek à Arnhem. Lorsque le jour se lève, ils ouvrent le feu sur les paras britanniques, leur causant des pertes et surtout créant un sentiment de danger qui ralentit considérablement la colonne, qui finit par se scinder en plusieurs tronçons. Certains groupes s'égarent et en tête, le lieutenant-colonel Fitch ne dispose finalement que de la B Company, quelques hommes du génie, un seul canon antichar et comme le dit son second : « *un major-général* [Urquhart] *qui devrait faire demi-tour et un général de brigade* [Lathbury] *qui veut aller de l'avant* ».

Il ne peut être question de forcer les lignes allemandes avec des effectifs aussi réduits et Fitch ordonne donc à ses hommes de se retrancher en attendant que le reste du bataillon arrive. Ils resteront bloqués dans ce secteur pendant six heures, livrant des combats sporadiques avec des éléments allemands ten-

Ci-dessus.
Un Sturmgeschütz III avance dans les rues d'Oosterbeek ou d'Arnhem pendant la bataille. Nous ignorons à quelle unité il appartient, mais il s'agit sans doute de la division SS « Hohenstaufen ». Ce modèle n'est pas un StuG III classique, à canon antichar de 75 mm, mais un canon automoteur de 105 mm. Il appartient à une unité d'artillerie.
(IWM)



John Frost sur le pont d'Arnhem

tant de s'infiltrer. Le 1st Battalion, qui s'est mis en route lui aussi vers le pont d'Arnhem se heurte à plusieurs reprises à des barrages allemands. Son chef, le lieutenant-colonel Dobie, refuse de s'engager dans des combats de réduction de ces résistances ennemies, car il ne veut pas user son bataillon avant qu'il atteigne le pont. Il ordonne donc de s'infiltrer en passant par le sud. Il peut ainsi avancer jusqu'à la gare d'Oosterbeek Laag. Mais il fait alors grand jour et les Allemands tiennent solidement leurs positions. Un passage vers le pont routier ne peut être tenté que de vive-force. La compagnie T est choisie pour forcer le chemin; elle sera soutenue par l'artillerie présente, par des canons anti-chars, des mitrailleuses et des mortiers. Les Allemands sont bien retranchés, notamment dans des immeubles, et la progression anglaise est très lente et assez meurtrière. Seulement 400 mètres sont parcourus en une heure. La bataille est d'autant plus difficile que de nombreux civils hollandais se trouvent encore dans leurs maisons et sont pris sous les feux croisés des combattants. Pour se donner du courage, les paras attaquent en hurlant leur cri de guerre utilisé depuis la campagne de Tunisie : *Woha Mohamed !* Le combat dure presque toute la journée et les Britanniques avancent d'un peu plus d'un kilomètre, mais en perdant de nombreux hommes : tous les officiers subalternes sont touchés et en fin d'après-midi, il ne reste que 22 hommes dans la compagnie. Dobie ordonne alors une halte. Le bataillon s'installe alors à proximité du 3rd Parachute Battalion.

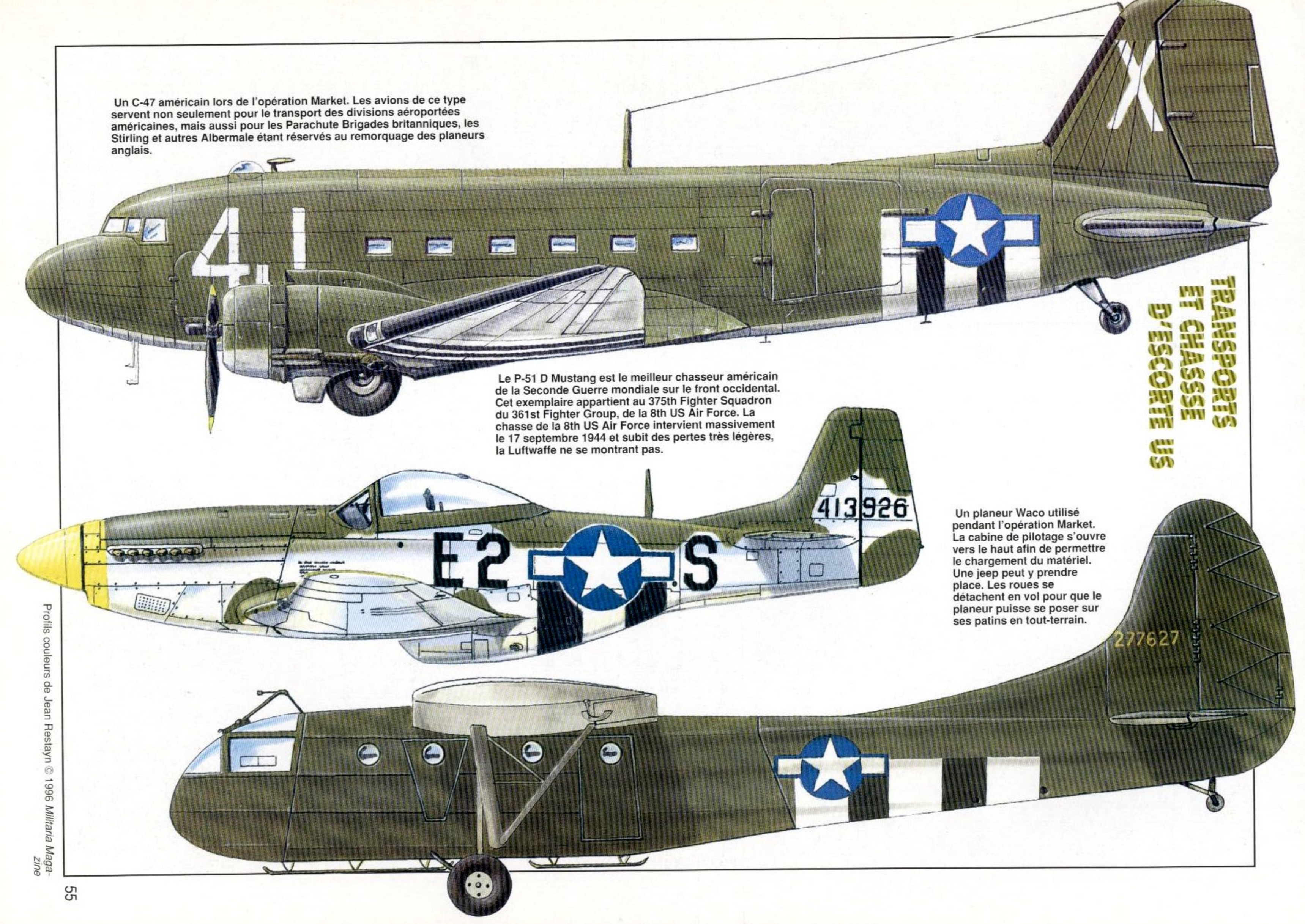
Sept soldats et officiers isolés, divisés en deux groupes, parviennent à s'avancer un peu plus, jusqu'à un petit port sur le Rhin inférieur, situé à seulement 800 mètres du pont.

Pendant que les deux bataillons tentent de s'approcher du pont, le reste de l'unité de John Frost, séparé la veille au soir, essaie également de rejoindre son chef. Il s'agit essentiellement de la compagnie C. Ces hommes ne sont pas assez nombreux pour forcer les défenses allemandes et seul un petit groupe, commandé par le sergent Bertie Carrier, parvient à rejoindre Frost devant le pont routier. Encerclés, les autres soldats de la compagnie C, une centaine au total, sont contraints de capituler : il s'agit de la première reddition massive de parachutistes anglais.

Ci-dessous.
Le Major Jock Neill, de la C Company du 1st Battalion, the Border Regiment, au début de la bataille. Il sera blessé ultérieurement par deux fois, aux bras et aux jambes, mais continuera le combat. *(IWM)*

Le nouveau commandant prend des mesures

L'impossibilité de joindre Urquhart incite son chef d'état-major, Mackenzie, présent au PC de la division, à prendre des décisions. Avant de quitter l'Angleterre, Urquhart avait donné l'ordre de succession à son poste : le général de brigade Lathbury, puis Hicks, chef de l'Airlanding Brigade et enfin Hackett, le commandant de la 4th Parachute Brigade. En ce lundi matin 18 septembre, Urquhart est impossible à contacter, Lathbury aussi. Hackett est encore en Angleterre. Seul Hicks est donc en mesure de prendre le commandement de la division. Mackenzie se rend à son PC et l'informe donc de la nécessité d'assumer la direction de la division.



Un C-47 américain lors de l'opération Market. Les avions de ce type servent non seulement pour le transport des divisions aéroportées américaines, mais aussi pour les Parachute Brigades britanniques, les Stirling et autres Albermale étant réservés au remorquage des planeurs anglais.

Le P-51 D Mustang est le meilleur chasseur américain de la Seconde Guerre mondiale sur le front occidental. Cet exemplaire appartient au 375th Fighter Squadron du 361st Fighter Group, de la 8th US Air Force. La chasse de la 8th US Air Force intervient massivement le 17 septembre 1944 et subit des pertes très légères, la Luftwaffe ne se montrant pas.

Un planeur Waco utilisé pendant l'opération Market. La cabine de pilotage s'ouvre vers le haut afin de permettre le chargement du matériel. Une jeep peut y prendre place. Les roues se détachent en vol pour que le planeur puisse se poser sur ses patins en tout-terrain.

Profils couleurs de Jean Restayn © 1996 *Militaria Magazine*

Ci-contre.
Le correspondant de guerre Alan Wood tape un article sur sa Remington portative, dans les bois qui entourent la landing zone. Le cliché est pris au début de la bataille, avant que la situation devienne trop agitée pour garder une attitude aussi flegmatique.
(IWM)

Un général perdu

Vers 9 h 30, Hicks prend une première mesure : il ordonne au 2nd South Staffords de marcher sur Arnhem pour renforcer les deux bataillons qui s'y trouvent déjà. En outre, il décide que le 11th Battalion de la 4th Parachute Brigade devra attaquer aussi dans cette direction dès qu'il aura atterri, c'est-à-dire en début d'après-midi. Il le retire donc au général Hackett, ce qui n'ira pas sans une chaude dispute entre les deux hommes.

Le 2nd Staffords se met en marche vers 10 h 30. Il éprouve beaucoup de difficultés à progresser, car les Allemands sont de plus en plus nombreux en ville, mais parvient quand même à rejoindre le 1st Battalion après sept heures de marche (pour couvrir huit kilomètres).

Le 11th Battalion se rend aussi en direction du pont routier dès qu'il a sauté et rejoint les autres unités déjà présentes vers minuit. Les Britanniques disposent donc alors de deux bataillons frais et de deux autres bataillons fatigués et dépeuplés, mais encore capables de combattre. Mais aucun commandement ne s'exerce dans ce secteur : Lathbury a été blessé et Urquhart, séparé de ses hommes, essaie d'échapper à la capture.

L'incroyable mésaventure du général Urquhart

Incapable d'exercer son commandement faute de moyens appropriés, assiégé dans une maison, le général Urquhart est menacé d'être capturé. Avec Lathbury, le chef de la 1st Parachute Brigade, et une poignée d'hommes, il tente de s'enfuir. Voici sa description de cette évasion :

« *Je sortis par la porte de derrière et j'escaladais la clôture, avec Lathbury près de moi, quand sa mitraillette partit accidentellement. La balle manqua mon pied droit de bien peu. Je sacrai contre les soldats incapables de garder le contrôle de leurs armes. Ma situation était déjà assez ridicule : être engagé, moi, chef de la division, dans ce qui n'était plus qu'un engagement de compagnie ! Qu'eût-ce été si j'avais été mis hors de combat par un de mes propres généraux de brigade !*

– Je suis absolument navré. Tout ce qu'on peut dire, c'est que cette arme est bien capricieuse, dit Lathbury, *en jetant un regard écœuré sur sa mitraillette (...)*

Nous traversâmes un petit jardin pour aboutir à un mur en briques, haut de trois mètres. Un homme se hissa au sommet pour aider les autres qui passèrent un par un. Quelqu'un m'imprima une poussée et j'agrippai mes mains à la crête, mais mes pieds ne trouvant pas d'appui dans le plâtre qui s'effritait, je retombai à

Ci-dessous.
Les troupes allemandes présentes à Arnhem ne sont pas toutes de la Waffen-SS. Ces quatre hommes sont, de gauche à droite, un Hollandais soupçonné d'être collaborateur, un volontaire de l'armée Vlassov originaire du Kazakstan et enfin deux Polonais, peu décidés à se battre pour le Reich.
(IWM)

terre. Essayant de nouveau, je me sentis soulevé et passai, cette fois. De l'autre côté, un sentier, longeant un grillage, conduisait à un étroit passage voûté entre deux maisions. Nous le traversâmes en courant, nos souliers cloutés éveillant de bruyants échos, et parvînmes dans une sorte de ruelle pavée. Deux officiers nous avaient précédés. L'un d'eux cria alors un avertissement en nous voyant tourner à droite, au bout dc cette ruelle, en direction de l'hôpital Sainte-Elizabeth où il savait que se trouvaient des Allemands. Nous ne l'entendîmes pas. Appelant son camarade, il courut derrière nous.

Nous étions quatre dans cette nouvelle rue coupée par d'autres, à gauche, tous les vingt mètres environ. Comme nous passions devant le premier de ces embranchements, une Spandau ouvrit le feu sur nous, de l'autre bout. Nous passâmes sans mal mais, devant le deuxième, Lathbury, pris sous une rafale, s'écroula. Les deux jeunes officiers et moi réussîmes à l'entraîner et nous entrâmes dans la maison portant le numéro 135, Alexander Straat. Un ménage de Hollandais, d'âge moyen, nous regarda en silence. Nous déposâmes Lathbury sur le plancher et un rapide examen révéla qu'il n'était pas dangereusement blessé, mais il se trouvait paralysé par une balle qui avait frôlé l'épine dorsale. Il saignait, tout en gardant connaissance. Nous comprîmes qu'il ne pourrait aller plus loin. Les Allemands connaissaient notre présence, ils allaient nous traquer.

– Laissez-moi, *dit Lathbury,* comme s'il lisait nos pensées. Il est inutile que vous restiez ici. Vous y seriez vite cernés *(...)*

Juste à ce moment, je vis un soldat allemand paraître à la fenêtre. Je tenais un pistolet automatique à la main et tirai, à bout portant. Les vitres sautèrent et l'Allemand tomba. »

Après avoir confié aux Hollandais le général Lathbury, Urquhart et les deux jeunes officiers qui l'accompagnent tentent d'échapper aux Allemands. Ils se cachent un temps dans un grenier, mais le chef de la 1st Airborne ne peut s'y résoudre à attendre des heures que la situation évolue. Or, un canon et ses servants allemands se mettent en batterie devant la maison où sont cachés les trois officiers anglais. Urquhart prend alors la parole :

« *Il n'y a rien à attendre, fis-je soudain. Nous ne servons absolument à rien ici. On peut lancer une grenade sur ces gars-là et foncer !*

Un coup d'œil sur Taylor et Cleminson me montra qu'ils ne jugeaient pas cette proposition comme bien praticable (...) Cleminson, dont la magnifique moustache ne parvenait pas à dissimuler l'extrême jeunesse, dit à son tour :

– Très bien, nous allons prendre les voix.

Je ne me crus pas en droit de leur donner l'ordre de percer avec moi (...) J'étais en minorité. Il n'y avait ni vivres, ni eau dans cette maision – les Allemands avaient coupé le service d'eau – et l'absence de commodités hygiéniques, à l'intérieur, nous gêna beaucoup. Il nous fut très pénible de souiller l'habitation de cette famille. Après la guerre, je recherchai celle-ci pour nous excuser de n'avoir pu agir autrement. » [1]

Le deuxième saut de la 1st Airborne

Pendant que la bataille se déroule de façon confuse dans Arnhem et ses environs, le reste de la 1st Air-

1. Urquhart – Arnhem, op. cit. page 110.

Ci-dessus.
Un StuG 40-G en position sur l'Onderlangs, à proximité de l'hôpital Sainte-Elizabeth. Quelques carreaux des maisons de l'arrière-plan ont été cassés, mais les combats n'ont pas été très violents dans ce secteur.
(Bundesarchiv)

Ci-dessous.
Les soldats de la Hohenstaufen en tenue camouflée progressent vers Oosterbeek, le 19 septembre 1944. L'homme au premier plan s'est emparé d'une Sten Mk V à crosse en bois.
(Bundesarchiv)

Le deuxième saut à Arnhem

borne Division s'apprête à prendre l'air en Angleterre. Le départ aurait dû avoir lieu tôt le 18 septembre, mais le brouillard empêche tout décollage des 126 appareils américains, 296 avions anglais, 281 planeurs Horsa et 15 planeurs Hamilcar chargés d'emporter le 4th Parachute Brigade Group, le reste de l'artillerie et des véhicules de la division, sans parler des éléments avancés de la brigade polonaise et de deux équipes de surveillance radar de la RAF.

Les décollages commencent à partir de 11 h 20 et les incidents sont encore plus rares que la veille. En revanche, à l'arrivée au-dessus des lignes allemandes, il n'en va pas de même. Les C-47 passent sans encombre, en même temps que les chasseurs d'escorte, mais les servants des pièces de Flak prennent position à leur départ et ouvrent un feu nourri sur les planeurs et leurs remorqueurs.

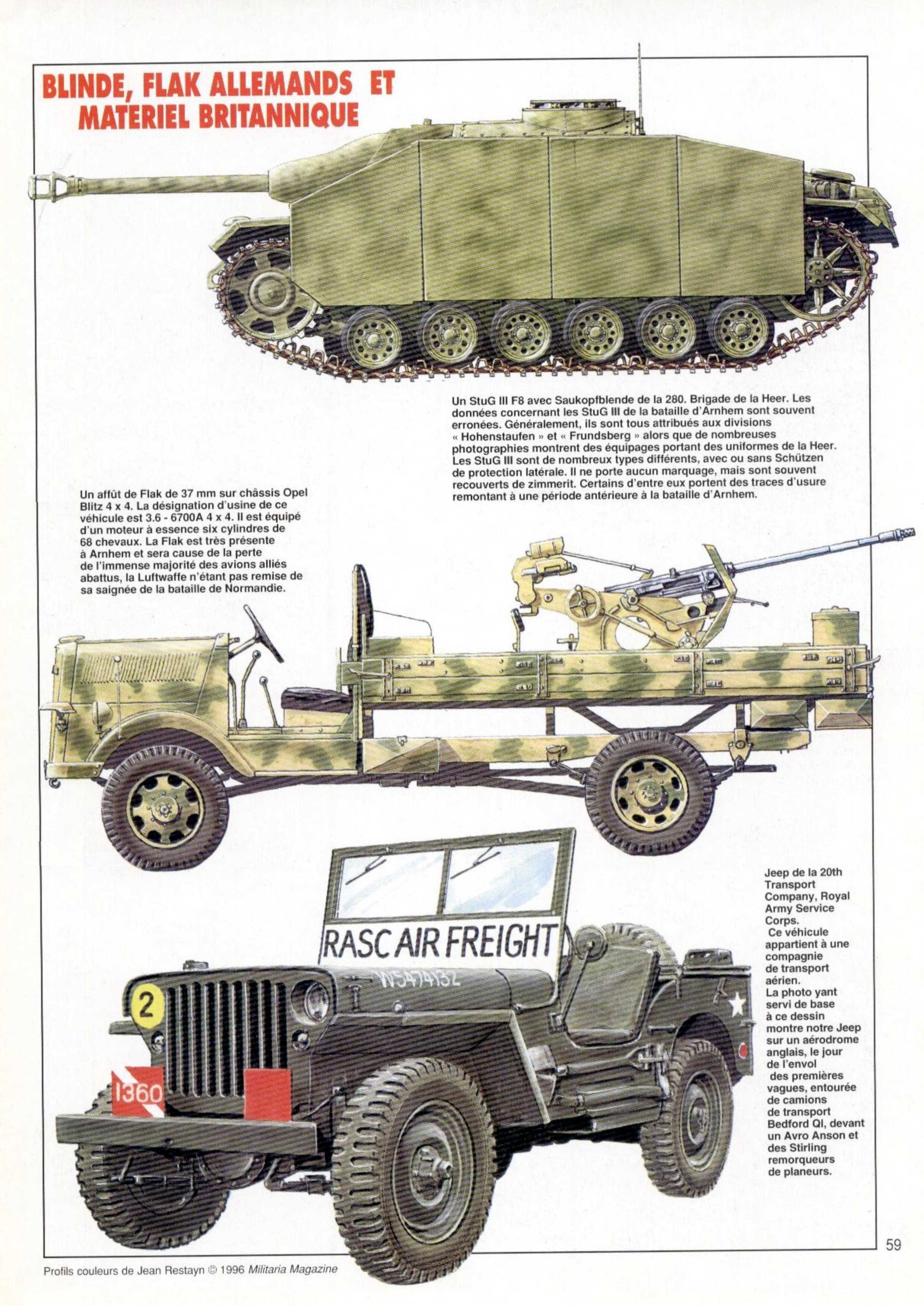
Au-dessus d'Arnhem même, la Flak est en alerte et tous les avions sont chaudement reçus. Dix sont abattus au total. Ce ne sont pas encore des pertes très graves, mais les Allemands au sol sont prêts et les SS présents à côté de la LZ essaient d'interférer avec les sauts : ils tirent sur la porte des C-47 pour essayer de toucher le premier parachutiste qui se présente, afin d'empêcher les autres de sauter. Ils mitraillent aussi les hommes accrochés à leur parachute. C'est probablement dans ces conditions qu'est tué le seul Français participant à l'opération Market, le lieutenant Yves Hacart, un officier de liaison.

A leur arrivée au sol, les unités sont quelque peu désorganisées et présentent souvent des pertes d'environ 20 %, qui se réduiront par la

Ci-contre.
Un Squadron de quadrimoteurs Stirling parachute du ravitaillement à la First Airborne Division. La Hohenstaufen ayant trouvé du matériel de signalisation anglais, va pouvoir tromper les aviateurs britanniques et récupérer des quantités non négligeables de ravitaillement en établissant de fausses DZ.
(IWM)

Ci-contre.
Une pièce de Flak automotrice de 20 mm (de l'Ostuf. Gropp) a pris position à l'angle du Nieuwe Plein et du Roermonds Plein. Elle appartient au SS-Flak. Abt. 9. de la « Hohenstaufen ».
(Bundesarchiv)

BLINDE, FLAK ALLEMANDS ET MATERIEL BRITANNIQUE



Un StuG III F8 avec Saukopfblende de la 280. Brigade de la Heer. Les données concernant les StuG III de la bataille d'Arnhem sont souvent erronées. Généralement, ils sont tous attribués aux divisions « Hohenstaufen » et « Frundsberg » alors que de nombreuses photographies montrent des équipages portant des uniformes de la Heer. Les StuG III sont de nombreux types différents, avec ou sans Schützen de protection latérale. Il ne porte aucun marquage, mais sont souvent recouverts de zimmerit. Certains d'entre eux portent des traces d'usure remontant à une période antérieure à la bataille d'Arnhem.

Un affût de Flak de 37 mm sur châssis Opel Blitz 4 x 4. La désignation d'usine de ce véhicule est 3.6 - 6700A 4 x 4. Il est équipé d'un moteur à essence six cylindres de 68 chevaux. La Flak est très présente à Arnhem et sera cause de la perte de l'immense majorité des avions alliés abattus, la Luftwaffe n'étant pas remise de sa saignée de la bataille de Normandie.

Jeep de la 20th Transport Company, Royal Army Service Corps.
Ce véhicule appartient à une compagnie de transport aérien.
La photo yant servi de base à ce dessin montre notre Jeep sur un aérodrome anglais, le jour de l'envol des premières vagues, entourée de camions de transport Bedford QI, devant un Avro Anson et des Stirling remorqueurs de planeurs.

Profils couleurs de Jean Restayn © 1996 *Militaria Magazine*

Les combats dans Arnhem

suite lorsque les isolés rallieront. Les SS se retirent d'ailleurs avant la fin des parachutages et des atterrissages, afin d'éviter d'être submergés. Nous avons vu précédemment que le 11th Battalion est aussitôt dirigé sur Arnhem, tandis que le reste de la 4th Parachute Brigade se regroupe en vue de marcher sur son objectif, le terrain élevé qui s'étend au nord de la ville.

Les combats du mardi

Le lieutenant-colonel Dobie dirige les efforts de son 1st Battalion et des autres unités qui sont venues le rejoindre. Les choses ne sont pas simples, car une fausse nouvelle fait croire à la chute de Frost et de ses hommes autour du pont. Une attaque dans cette direction est donc suspendue. Elle est préparée à nouveau au petit matin du mardi 19 septembre.Le lieutenant Britneff décrit ainsi la réunion d'état-major :

« *La scène était, je le pense, dramatique – une maison sombre et ravagée par les impacts, avec le colonel McCardie [South Staffords] et d'autres assis autour d'une table éclairée par une seule bougie; un poste de radio sifflant à l'arrière-plan. Dobie et McCardie décidèrent, quoiqu'il arrive, de rejoindre le 2nd Battalion avant l'aube. Dobie donna ses ordres assis en tête de la table de salle-à-manger. C'était sur le thème « Nous devons aider Johnnie Frost ». Selon le plan, le 1st Battalion devait prendre la route des quais. Les South Staffords avanceraient parallèlement, le long de la route principale; le 11th Para Battalion suivrait derrière. Heure de départ vers 4 heures. Nous devions rejoindre le pont avant l'aube, car être surpris sur les quais signifiait tout simplement la mort* ». [2]

Un groupe du 3rd Battalion essaie entretemps d'attaquer dans cette direction, mais la résistance allemande est trop forte et il doit se replier, au moment même où arrivent Dobie et ses hommes. Malgré leur fatigue, les soldats repartent avec ceux de Dobie. En face, les Allemands disposent de cinq Kampfgruppen de la division « Hohenstaufen », bien retranchés et armés de Sturmgeschütz et d'armes lourdes. Les Anglais n'ont que des armes légères et ne sont pas préparés à des combats de rues. Autant dire que leur tâche sera très difficile.

Un repli allemand consécutif à l'arrivée du 11th Battalion et des South Staffords permet avant le début de l'attaque de délivrer Urquhart et ses deux officiers subalternes. Le général regagne alors au plus vite le poste de commandement divisionnaire installé dans Oosterbeek.

Le 1st Battalion s'élance le premier à l'attaque, sur un front de deux compagnies (très réduites). Il lui faut deux heures au début du jour pour avancer de 800 mètres, en face d'une opposition déterminée, appuyée par des StuG III. A 6 h 30, l'attaque s'achève : Dobie

Ci-dessus.
Les hommes qui accompagnent ce StuG III dans l'Utrechtseweg appartiennent au Pioniergruppe Muthmann de la Hohenstaufen. *(Bundesarchiv)*

Ci-dessous.
Deux pilotes de planeurs entrent avec prudence dans une école en ruines, le 20 septembre 1944. (IWM)

2. Martin Middlebrook — *Arnhem 1944* — Penguin Books, London, 1994, pp 190-191.

Ci-contre.
Cette vue de soldats anglais tenant une tranchée devant l'état-major de l'Airlanding Brigade avec deux mitraillettes Sten montre bien l'un des handicaps des Anglais à Arnhem : l'absence quasi complète d'armement lourd. Elle explique l'impossibilité pour les Britanniques de pénétrer dans la ville une fois le premier instant de surprise passé (et mis à profit uniquement par John Frost et une partie de ses hommes).
(IWM)

Ci-dessus.
Dans l'Utrechtseweg, des soldats de la Hohenstaufen sont à la recherche d'un butin bien particulier : des cigarettes anglaises. On peut se demander à quoi sert le Panzerfaust de l'homme de dos, alors que les paras n'ont pas de blindé. En fait, sa charge creuse est également très efficace contre les maisons.
(Bundesarchiv)

compte 39 hommes autour de lui, tandis que la compagnie R n'aligne plus que six combattants indemnes. Des positions ennemies ont été conquises, mais les effectifs manquent pour persévérer vers le pont. Les paras s'abritent alors dans des maisons et s'y barricadent. Les Allemands contre-attaquent jusqu'à 7 h 30 et réduisent un à un les groupes britanniques. Les pertes en vies humaines sont légères (9 tués anglais), mais les blessés sont très nombreux et les survivants sont tous capturés ou presque. Sur les 140 hommes ayant attaqué au petit matin, presque aucun ne revient.

Le 3rd Battalion, qui a tenté d'intervenir en soutien, est lui aussi balayé par les Waffen-SS. Le lieutenant-colonel Fitch est tué par un éclat de mortier et son bataillon cesse d'exister en tant qu'unité constituée.

Les assauts du 2nd South Staffordshire et du 11th Battalion

Ces unités fraîches attaquent plus au nord, le long de l'Utrechtseweg. Les South Staffords lancent environ 340 hommes dans le combat. L'avance est correcte tant qu'il fait nuit, même si les pertes sont loin d'être négligeables. Le Major Phillp, qui mène l'assaut, est touché à l'estomac et deux autres officiers sont tués. Après environ 650 mètres, l'unité est bloquée devant le musée par des StuG III et toute avance se révèle impossible. Les Allemands contre-attaquent peu après, tirant à bout-portant contre le musée et les maisons voisines où la A Company est retranchée. La bataille est féroce et les parachutistes parviennent à tenir à distance les Allemands tant qu'ils ont des munitions pour leurs Piat. Mais lorsque celles-ci sont épuisées, les StuG III s'avancent, incendient une maison et transpercent les murs des autres et du musée. Plusieurs centaines d'hommes sont capturés, y compris le lieutenant-colonel McCardie.

Le 11th Battalion, qui se trouve à proximité immédiate, n'intervient pas. Il a en effet reçu un ordre très clair du général Urquhart : ne pas attaquer. Le chef de la 1st Airborne Division considère en effet que la façon dont son unité a été engagée pendant sa disparition n'était pas bonne, bataillon après bataillon.

La suspension de l'attaque ne sauve pourtant pas le 11th Battalion. Sa compagnie A, tout d'abord, voit passer les fuyards (ou plutôt les survivants) du South Staffords. Sur leurs talons apparaissent les Allemands. L'infanterie peut être contenue, mais pas les blindés car le bataillon ne possède aucun Piat en première ligne : ils se trouvent dans une remorque de jeep empruntée par l'aumônier pour un enterrement ! En conséquence, la compagnie A est bientôt submergée par les hommes de la « hohenstaufen ». Seul un officier et quelques soldats s'échappent.

Le reste du bataillon est engagé dans une autre direction à partir de 11 heures, sur ordre d'Urquhart. Il s'agit d'attaquer vers le nord pour établir une base de départ solide à la 4th Parachute Brigade. Les débuts sont prometteurs mais la contre-attaque allemande est si vigoureuse que le bataillon est purement et simplement détruit, seuls 150 hommes environ parvenant à échapper à la capture.

Ci-dessus.
Cette scène se déroule au carrefour entre le musée et l'hôpital Sainte-Elizabeth. La bataille y a été féroce, mais les Britanniques ne peuvent rien contre les Sturmgeschütz III lorsque leurs réserves de Piat sont épuisées.
(Bundesarchiv)

Les combats dans Arnhem

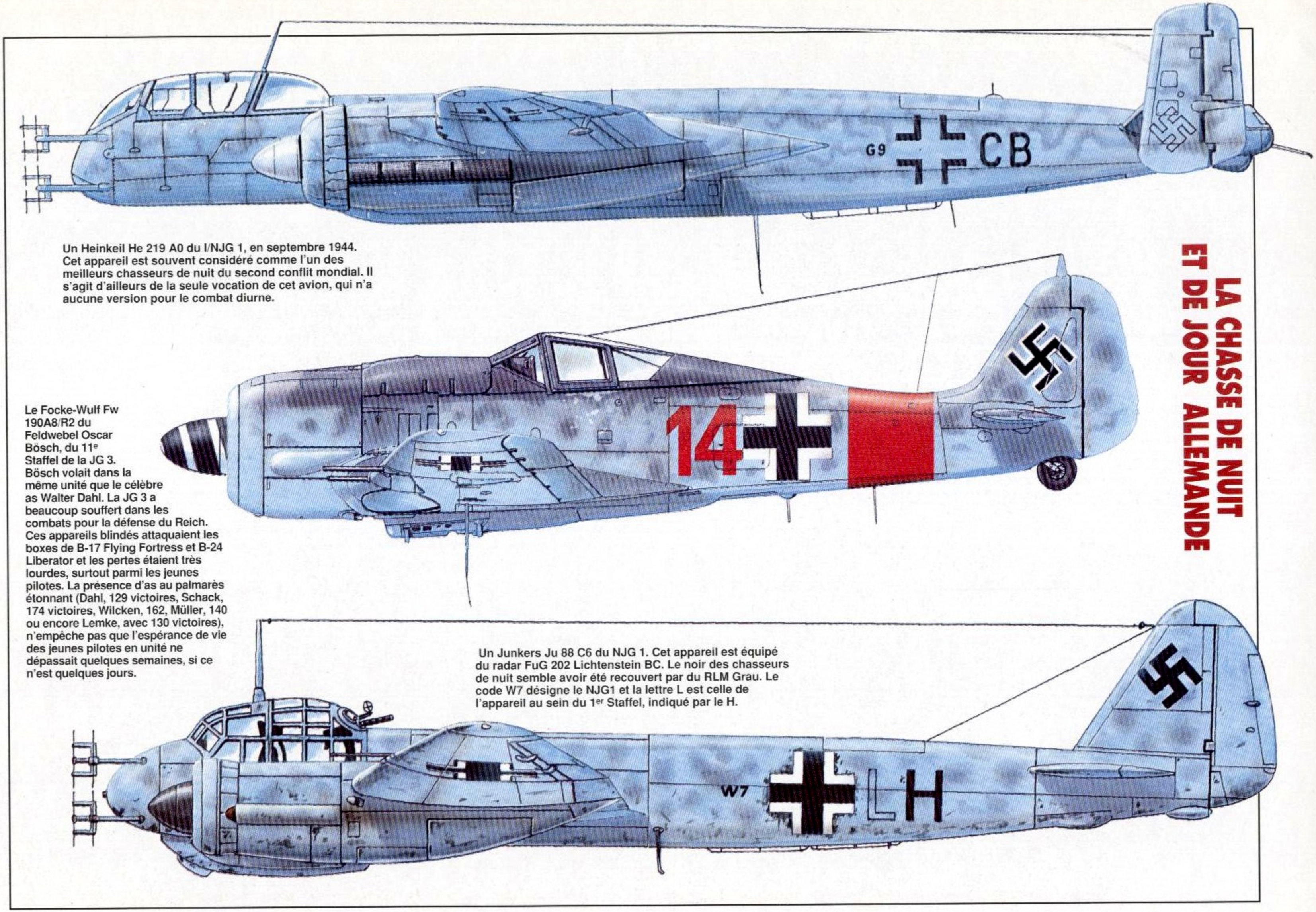
La bataille du pont

Il est difficile d'identifier clairement tous les hommes présents autour de John Frost, car ils n'appartiennent pas tous au 2nd Battalion, même si celui-ci fournit les plus gros effectifs avec 340 hommes. L'état-major de la 1st Parachute Brigade compte 110 hommes. On trouve aussi environ 105 soldats du génie, 45 hommes du 3rd Parachute Battalion, 40 hommes d'une batterie antichar et 40 hommes de la 250 Light Composite Company du RASC, soit à peu près 680 combattants, auxquels il faut ajouter 59 isolés, dont 17 pilotes de planeurs, deux ou trois MP, un correspondant de guerre, etc. Ce total général de 740 hommes représente un peu moins d'un bataillon et demi de parachutistes. Les unités se complètent correctement, mais il manque du personnel infirmier et il n'y a que deux médecins et leurs assistants.

Dans la journée du lundi, les Allemands connaissent un véritable désastre, dû probablement au sentiment de supériorité de l'*Hauptsturmführer* Viktor Gräbner, le chef de l'Aufklärungsabteilung de la 9.SS-Pz.Div. Il a reçu la veille ou l'avant-veille la Ritterkreuz. A la nouvelle de l'atterrissage de la 82d Airborne, il s'élance avec 22 blindés vers le pont de Nimègue. N'y trouvant rien d'anormal, il retourne vers Arnhem le lundi 18 septembre. Il sait obligatoirement la situation sur le pont routier, grâce aux messages radio. Voici ce qu'en pen-

Ci-contre.
Cette photographie montre le même endroit, mais sous un angle différent : le PK allemand s'est placé à l'arrière du tramway, sans doute pour photographier le cadavre anglais devant la Kübelwagen. Les StuG III règnent en maîtres dans les rues d'Arnhem et s'avancent vers le périmètre anglais d'Oosterbeek.
(Bundesarchiv)

LA CHASSE DE NUIT ET DE JOUR ALLEMANDE

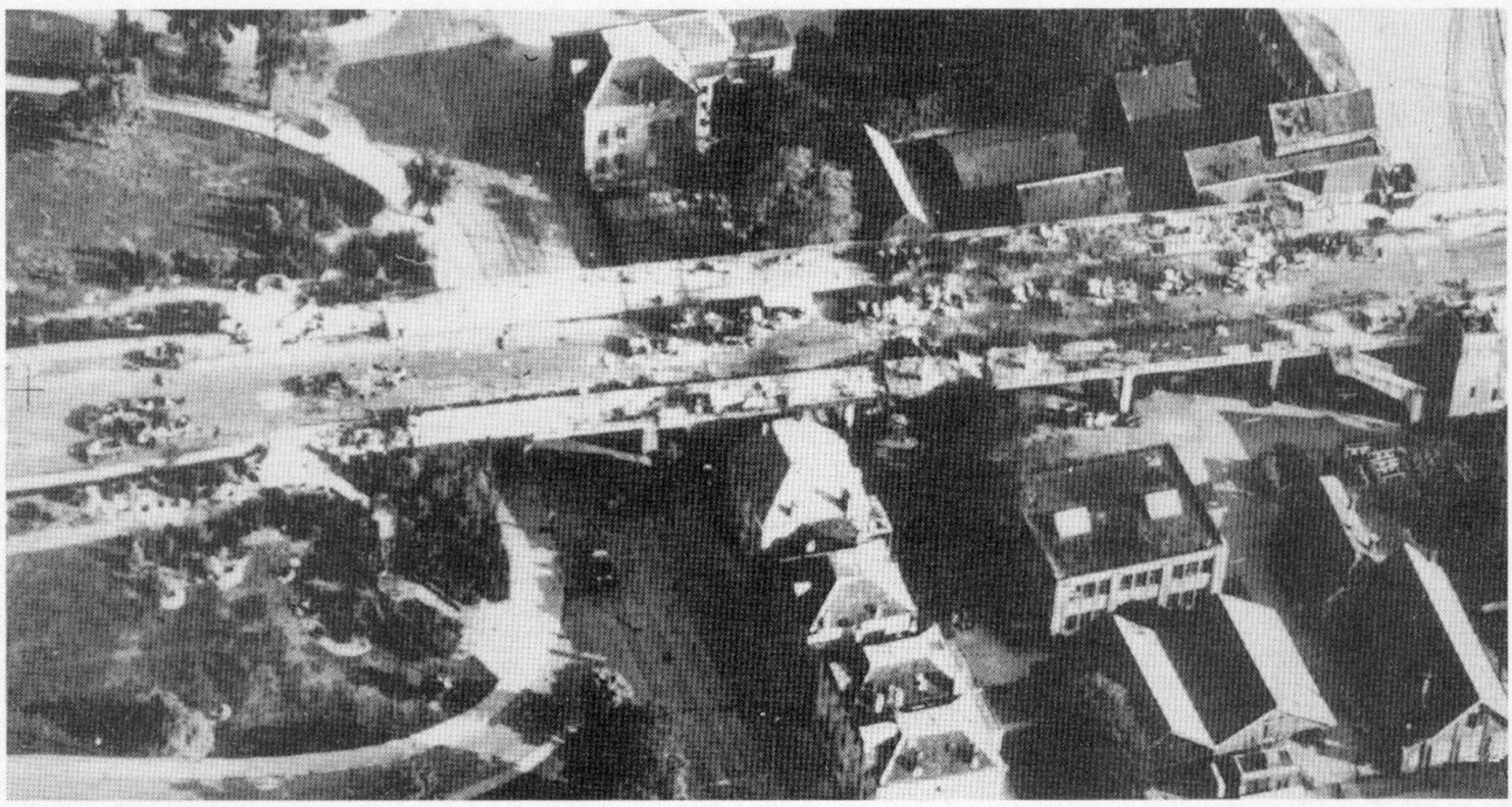


Un Heinkeil He 219 A0 du I/NJG 1, en septembre 1944. Cet appareil est souvent considéré comme l'un des meilleurs chasseurs de nuit du second conflit mondial. Il s'agit d'ailleurs de la seule vocation de cet avion, qui n'a aucune version pour le combat diurne.

Le Focke-Wulf Fw 190A8/R2 du Feldwebel Oscar Bösch, du 11e Staffel de la JG 3. Bösch volait dans la même unité que le célèbre as Walter Dahl. La JG 3 a beaucoup souffert dans les combats pour la défense du Reich. Ces appareils blindés attaquaient les boxes de B-17 Flying Fortress et B-24 Liberator et les pertes étaient très lourdes, surtout parmi les jeunes pilotes. La présence d'as au palmarès étonnant (Dahl, 129 victoires, Schack, 174 victoires, Wilcken, 162, Müller, 140 ou encore Lemke, avec 130 victoires), n'empêche pas que l'espérance de vie des jeunes pilotes en unité ne dépassait quelques semaines, si ce n'est quelques jours.

Un Junkers Ju 88 C6 du NJG 1. Cet appareil est équipé du radar FuG 202 Lichtenstein BC. Le noir des chasseurs de nuit semble avoir été recouvert par du RLM Grau. Le code W7 désigne le NJG1 et la lettre L est celle de l'appareil au sein du 1er Staffel, indiqué par le H.

Profils couleurs de Jean Restayn © 1996 *Militaria Magazine*



Bataille sur le pont d'Arnhem

Ci-contre.
Ce cliché pris par un Spitfire de reconnaissance montre la rampe d'accès au pont d'Arnhem couverte des décombres de la colonne blindée du SS-Panzer Aufklärungs Abteilung 9 de la Hohenstaufen. Son chef, le Hstuf. Gräbner, faisant preuve sans doute d'un peu trop de confiance, perd la vie dans ce désastreux combat qui voit la destruction partielle ou complète des 22 véhicules de son détachement. *(IWM)*

se l'historien de la « hohenstaufen », Herbert Fürbringer : « *il doit sous-estimer l'importance de ces forces [britanniques]. Il veut forcer le passage avec 22 véhicules, blindés de reconnaissance et SPW, espère peut-être assurer la jonction avec le KG Brinkmann et détruire le Parachute Battalion de Frost.* » [3]

Les parachutistes aperçoivent de loin les mouvements de la colonne motorisée et pensent un instant avec soulagement qu'il s'agit des éléments de tête du 30 Corps, ayant foncé à une vitesse impressionnante. Il n'en est rien et les hommes se préparent donc à arrêter les Allemands. Un officier observateur d'artillerie prévient les batteries placées à Oosterbeek d'ouvrir le feu sur le pont, qui a bien sûr été reperé depuis la veille. Les obus sont suffisamment légers pour ne pas l'endommager, mais pour causer des pertes aux Allemands. Plusieurs motocyclistes sont tués, mais les véhicules blindés ne sont pas arrêtés pour autant, même si la confusion croît vite sur le pont. Il semble qu'un ou deux engins réussissent à passer à travers les lignes anglaises sans être interceptés. Mais les autres sont arrêtés par des tirs de Piat et surtout de deux canons antichars qui causent une véritable hécatombe. Les SdKfz 251 au toit ouvert sont atteints par des grenades et les hommes qui s'en échappent sont massacrés les uns après les autres. Quelques blindés parviennent à faire demi-tour, tous endommagés. 12 restent sur le pont, en flammes ou totalement détruits. Les pertes allemandes s'élèvent à 70 hommes, dont Gräbner lui-même, dont le corps ne sera jamais retrouvé. Il semble qu'il ait sauté dans le Rhin, peut-être pour échapper à la capture.

Le succès est complet pour Frost, qui n'a perdu pour ainsi dire personne. Dans l'après-midi, les Allemands tentent d'attaquer depuis la ville, mais les deux chars qu'ils engagent sont mis hors de combat et l'infanterie est repoussée. Le reste de la journée n'est marqué par aucune autre action d'envergure. Le mardi matin est également relativement calme, mais dans l'après-midi, des Königstiger apparaissent et tirent dans les maisons tenues par les Anglais. Les pertes commencent à augmenterconsidérablement. Trois officiers et 16 hommes ont été tués dans les dernières 24 heures et plus de 100 blessés, ce qui représente évidemment une forte proportion des 740 soldats présents autour de Johnnie Frost. ,Mais le moral demeure très élevé et la bataille n'est pas encore perdue : le périmètre défensif autour du pont n'est pour ainsi dire pas entamé. Enfin, le reste de la division va peut-être parvenir à les rejoindre, à moins que ce ne soient les chars du 30 Corps.

3. Herbert Fürbringer – *9.SS-Panzerdivision Hohenstaufen* – Bayeux, Heimdal, 1984. page 429. Il s'agit sans aucun doute de l'un des meilleurs livres des éditions Heimdal, écrit par un vétéran sans parti-pris. Hélas, le traducteur se laisse parfois emporter par son enthousiasme.

Ci-dessous.
Un Bren Carrier de la 1st Airborne Division renversé par le bombardement allemand. *(Bundesarchiv)*

Ci-dessus.
Le pont routier de Nimègue après sa capture. Un autocar de la Heer y a achevé sa carrière. *(IWM)*

LA BATAILLE DE NIMEGUE

Tandis que la situation des parachutistes britanniques empire à Arnhem, le 30 Corps progresse en direction du Waal et de la position clé de Nimègue.

Le retard de la Guards Armoured Division est de 33 heures lorsque son unité de reconnaissance fait jonction avec le 504th Parachute Infantry à Grave, le mardi 19 septembre à 8 h 20. L'arrivée des troupes terrestres permet au général Gavin de changer le déploiement de ses troupes. Il rencontre le général Horrocks en début d'après-midi et les deux officiers mettent au point un plan pour s'emparer du pont de Nimègue. Le 2d Battalion du 505th Parachute Infantry, commandé par le lieutenant-colonel Vandervoort, devra prendre la partie sud du pont et, aussi vite que possible, faire passer des hommes de l'autre côté du Waal à bord de canots, afin de conquérir l'autre accès du pont. Comme il n'y a sur place aucun canot civil, Horrocks propose 33 bateaux en toile provenant de ses unités du génie. En outre, une compagnie d'infanterie portée et un bataillon de chars de la Guards Armoured Division seront mis à la dispositionde Vandervoort.

Ci-contre.
Sur la route d'Eindhoven à Nimègue, des StuG III de la 208. Brigade ont incendié deux camions de munitions du 30 Corps avant d'être repoussés par des Typhoon de la 2nd TAF. On aperçoit au premier plan des blessés anglais soignés par des Américains. *(IWM)*

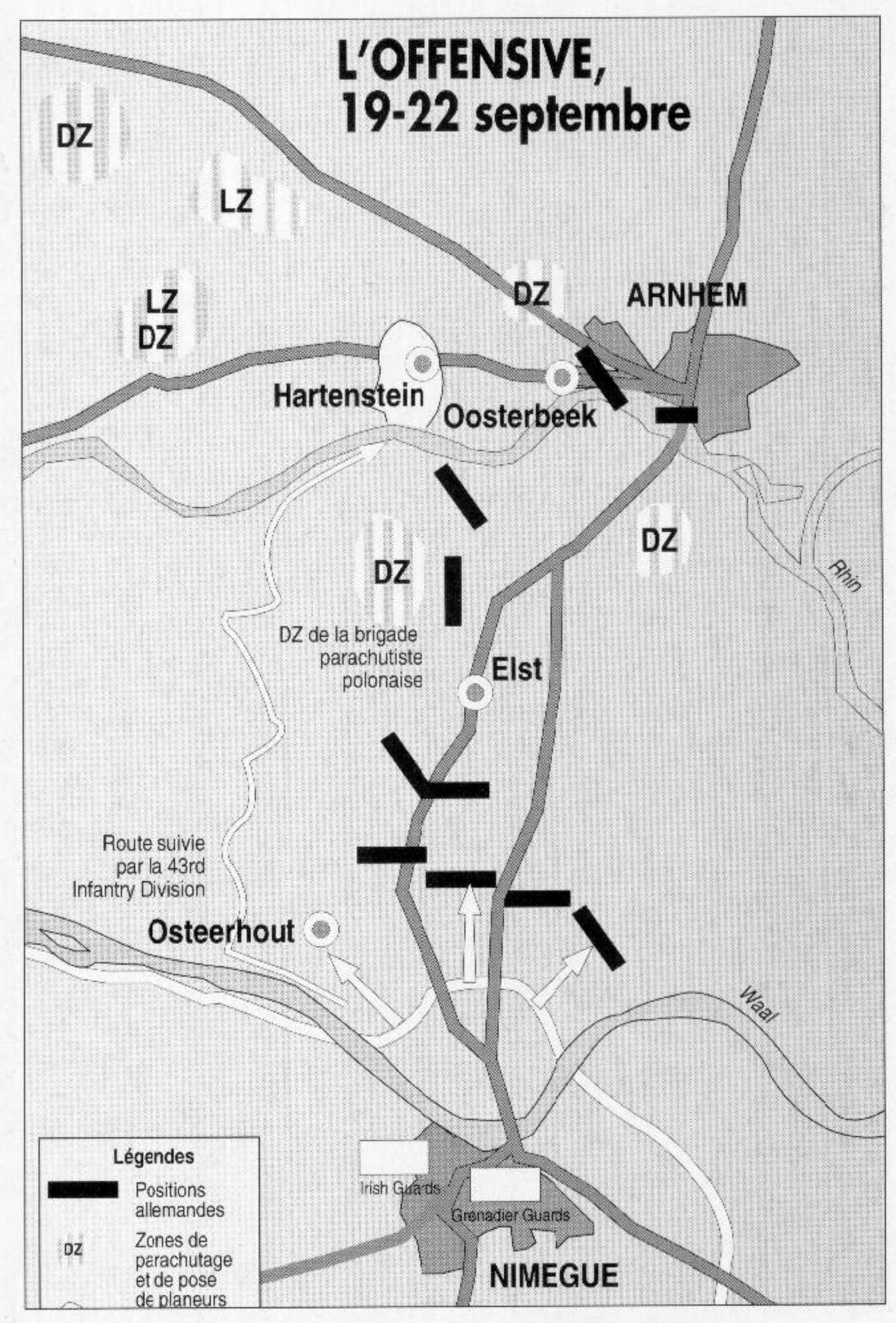
Une première tentative est faite contre le pont du chemin de fer, avec des hommes de la B Company, qui prennent place sur cinq chars et cinq autres blindés de la Guards Division. Ils progressent sans difficultés jusqu'à environ 1 000 mètres du pont, mais des tirs assez nourris les forcent alors à descendre des blindés. Soutenus par les tirs des chars, ils avancent encore de 500 mètres, mais un tir d'enfilade venant de la droite, depuis un parc situé entre le pont et la gare, les force à s'abriter. Malgré les efforts des chars, qui perdent leur engin de tête sur un coup de 88 mm allemand, toute progression ultérieure est impossible.

Nouvel échec au pont routier

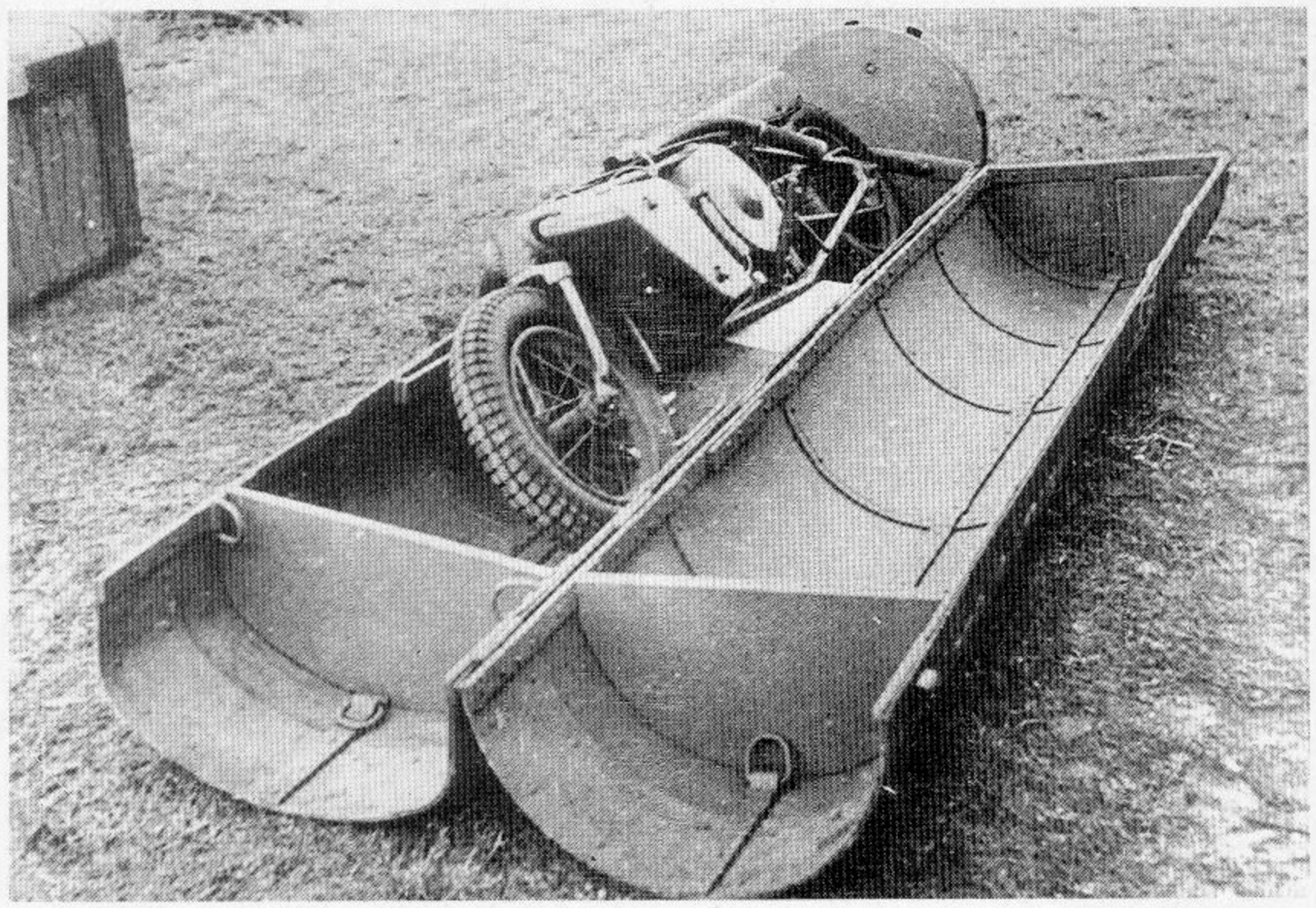
Comme la veille, le groupe destiné à s'emparer du pont routier progresse par le côté est de Nimègue et parvient à s'avancer jusqu'à environ 300 mètres d'un carrefour circulaire situé au bord du parc Hunner. Les Allemands y sont retranchés en force. Malgré une tentative pour les prendre en écharpe, ils se maintiennent durant l'après-midi. La F Company, qui attaque sur la gauche avec l'aide de quelques chars, s'approche du parc, mais ne peut dépasser une barricade qui arrête les tanks. A droite, la E Company, la compagnie britannique et le reste des chars progressent jusqu'à environ 100 mètres du carrefour, où le char de tête est détruit par un canon de Pak. Trois autres chars sont touchés peu après et l'infanterie reflue. Les autres tentatives de l'après-midi, y compris de se frayer un passage à travers les immeubles, avec les parachutistes progressant de toit en toit, échouent à quelques dizaines de mètres du carrefour. A la tombée de la nuit, la bataille perd de son intensité. Les Américains ont échoué pour la quatrième fois devant le pont de Nimègue.

Le G-2 de la division estime alors les effectifs allemands à Nimègue à 500 combattants SS sur le seul chemin du pont, soutenus par au moins une pièce de 88 mm, une de 37 mm et deux de 47 mm, certainement d'origine française, car ce calibre n'existe pas dans l'armée allemande. En outre, une artillerie nombreuse se trouve au nord du Waal.

Ailleurs sur le front de la 82d Airborne, la journée est plutôt calme, sauf à proximité de la Reichswald, où la A Company du 508th Parachute Infantry lutte pendant tout l'après-midi pour s'emparer de la cote 75,9, surnommée *Devil's Hill* par les Américains en raison de la résistance des hommes du Feldt Korps qui, bien que chassés du



Bataille à Nimègue



Ci-contre.
Une moto pliante britannique dans son container. Le guidon est replié. Ce genre d'engin est en dotation dans les unités de reconnaissance parachutistes.
(DITE/USIS)

Ci-contre.
Un Panzer IV bien camouflé dans un sous-bois hollandais. Nous ignorons à quelle unité il appartient. Il semble que les tenues de certains hommes soient camouflées. Il pourrait dans ce cas s'agir d'un char de la 10. SS-Panzerdivision « Frundsberg ».
(Bundesarchiv)

sommet, s'accrochent aux pentes et contre-attaquent. La compagnie A se maintient au sommet mais ne compte plus que deux officiers et 42 hommes.

Partout, les effectifs américains fondent, d'autant que le mauvais temps interdit le décollage en Angleterre du 325th Glider Infantry. Gavin est forcé de mettre en première ligne les 450 pilotes de planeurs présents sur place, ce qui n'est pas pour leur plaire. Un rapport parle d'eux comme des « *pires individualistes de l'armée* ». Un autre effet du mauvais temps est l'impossibilité d'obtenir un soutien de l'aviation tactique.

Ci-dessous.
Ce parachutiste allemand examine avec intérêt une jeep abandonnée.
(Bundesarchiv)

Nouveaux développements à l'est

Durant la nuit, le gros du 504th Parachute Infantry reçoit l'ordre de se préparer à traverser le Waal sur les canots pliants du génie anglais, qui ne seront délivrés qu'à midi. L'assaut est donc prévu à 14 heures, le mercredi 20 septembre. Entretemps, le régiment, soutenu par deux escadrons de chars, se fraie un chemin vers les rives du Waal.

C'est alors qu'à l'est, sur le front voisin de la Reichswald, les Allemands passent à l'attaque. Ils ont en effet reçu des renforts non négligeables : le 2. Fallschirm. Korps de Meindl vient d'entrer en lice. Il n'est plus que l'ombre de lui-même et consiste en un bataillon de la Luftwaffe et six autres bataillons hétérogènes, dont deux ont toutefois une bonne cohésion : deux unités d'entraînement et de dépôt de la 6. Fallschirmjäger Division, tout ce qui reste de la division détruite en Normandie et pas encore reconstituée. Comme en face les Américains ne peuvent aligner sur 18 kilomètres de front que cinq bataillons de paras en sous-effectif, les Allemands peuvent disposer d'une supériorité numérique en certains points. Le commandement allemand décide de lancer une attaque concentrique contre Groesbeek, avec le Feldt Korps attaquant vers l'Hôtel Berg en Dal au nord, et le Meindl Korps venant du sud, dans le secteur de Mook et Riethorst. L'assaut débute dans ce secteur à 11 heures, le 20 septembre, par un violent barrage d'artillerie. Les deux villages sont attaqués par les deux bataillons d'entraînement de la 6. Fallschirm. Division. A Riethorst, deux pelotons de la B Company repoussent une première attaque, notamment avec l'aide de dix obusiers de 75 mm. Mais un second assaut plus déterminé les en chasse. Ils s'accrochent néanmoins sur une colline au nord du village et bloquent les Allemands.

Ci-dessus.
Deux soldats américains observent l'incendie de plusieurs camions du 30 Corps entre Nimègue et Eindhoven. Tandis que la Guards Armoured Division progresse vers Arnhem, les Allemands ne cessent de contre-attaquer sur le flanc du corridor. *(IWM)*

La bataille de Nimègue

A Mook, la situation est plus dangereuse, car le village, dont les avant-postes sont submergés à 15 heures, est situé à proximité du pont intact sur le canal de la Meuse au Rhin (Maas-Waal). La Guards Armoured Division est alors engagée avec le Coldstream Guards Group, qui sert de réserve au général Gavin. Une contre-attaque permet la reprise de Mook à la tombée de la nuit, mais la résistance allemande coûte aux Anglais pas moins de 20 tués, 7 disparus et 54 blessés.

Au nord, le combat est aussi violent et les Américains perdent deux villages, Wyler, qui n'a pas beaucoup d'importance et surtout Beek, à proximité de Nimègue. Ce dernier ne sera repris que le lendemain.

La traversée du Rhin

La première vague d'assaut du 504th Parachute Infantry sera fournie par son 3rd Battalion, sous le commandement du Major Cook. L'heure H a été fixée à 15 heures, afin de laisser plus de temps à la préparation d'artillerie, fournie par une centaine de canons anglais et américains. Un raid aérien de chasseurs-bombardiers de la 2nd TAF est également prévu. Rien n'est laissé au hasard, car le Waal est large de 400 mètres et les Allemands sont retranchés en force sur la rive nord.

Les canots n'arrivent au bord du Rhin qu'au dernier moment et ne sont qu'au nombre de 28, de telle sorte qu'ils doivent être surchargés. Sur la rive sud, le Waal est peu profond et lorsque les hommes s'élancent, ils s'échouent immédiatement, doivent descendre des bateaux, s'enfoncer dans le fleuve et remonter à bord, tout cela sous le feu ennemi. Dès qu'ils s'éloignent du bord, les canots sont pris dans un violent courant qui les dépale, tandis que la surface du Waal bouillonne sous les impacts des balles, des obus de mortier et de canon. Un canot est soulevé par une explosion et retourné. Plusieurs d'autres, atteints par des rafales de mitrailleuses, coulent. Malgré une concentration de feu rarement vue, la moitié des bateaux en toile et contreplaqué réussissent la traversée. Autant dire que toute forme d'organisation a disparu parmi les parachutistes qui parviennent à prendre pied au nord du Waal. Leur situation quasi désespérée leur donne la ressource de se battre avec acharnement. Ils tuent une cinquantaine de soldats ennemis, traversent un champ à découvert et trouvent finalement refuge le long d'un chemin creux, à environ 800 mètres du rivage.

Sur les 13 canots encore intacts, 11 parviennent à accomplir le chemin du retour, avec trois sapeurs équipés de pagaies. Ces 11 bateaux accompliront six fois la navette dans l'après-midi, transportant le reste du 3rd Battalion, puis le 1st Battalion.

Les parachutistes sont alors en nombre suffisant pour marcher sur leurs objectifs : l'accès nord du pont routier pour la H Company, par exemple, ou l'extrêmité nord du pont ferroviaire pour la Company I. En fait, toutes les unités sont mélangées, mais cela ne gêne guère les parachutistes, des vétérans qui en ont vu d'autres. Ainsi, après s'être emparés d'un vieux fort hollandais, les hommes s'approchent des extrêmités des deux ponts, qui sont encore intacts. Là, les compagnies H et I, bien mélangées, attendent les renforts du 1st Battalion pour attaquer directement les ponts.

Au sud du Waal, le colonel Vandervoort a repris son avance avec les chars britanniques. Cette fois, il parvient à déloger les défenseurs du rond-point et du parc Hunner, ce qui provoque un repli en masse des troupes allemandes au nord du Rhin. Les parachutistes situés à cet endroit ne sont pas assez nombreux pour les arrêter, mais ils profitent de la situation pour marcher vers le pont ferroviaire. Des soldats allemands y résisteront jusqu'au lendemain, et les Alliés y découvriront un véritable arsenal : 34 mitrailleuses, deux pièces de 20 mm et un canon de 88.

Le pont routier est abandonné plus vite par les Allemands. Le croyant déjà capturé par les parachutistes, plusieurs chars anglais s'y ruent vers 19 heures, bousculant en fait les derniers défenseurs allemands et s'en emparant sans coup-férir, au moment même ou trois parachutistes américains y prennent pied en venant du

Ci-contre.
Sous les acclamations des civils hollandais, les blindés de Guards Armoured Division avancent dans un paysage typique. La scène se situe dans le secteur de l'une des deux divisions aéroportées américaines : on aperçoit un parachutiste en-dessous du moulin à vent. Malgré les vivats de la foule, le 30 Corps ne progresse pas assez vite et son retard sera lourd de conséquences pour les hommes de la 1st Airborne Division encerclés à Arnhem.
(DITE/USIS)

nord. Les pertes des parachutistes s'élèvent à environ 200 hommes, dont plus de 100 pour le 3rd Battalion seul (28 tués, un disparu, 78 blessés). Les Allemands ont encore plus souffert, puisque sur le pont ferroviaire seul, les Américains comptent 267 morts, tous des soldats d'élite de la Waffen-SS. Le succès allié est complet et s'explique en partie par le fait que le général Model avait donné des ordres stricts de ne pas faire sauter les ponts, croyant tenir en main la situation. Lorsqu'il comprend enfin le danger, il est trop tard pour modifier l'ordre : la garnison allemande n'a plus donné de nouvelles depuis deux heures, ayant été détruite.

En fait, il semble que l'attaque des ponts par les deux extrêmités ait complètement surpris les Allemands. Il est à noter qu'un jeune Hollandais, Jan van Hoof, aurait coupé les fils des détonateurs du pont routier. La résistance néerlandaise a d'ailleurs été particulièrement active, non seulement à Nimègue, mais dans tous les Pays-Bas.

Vers Arnhem

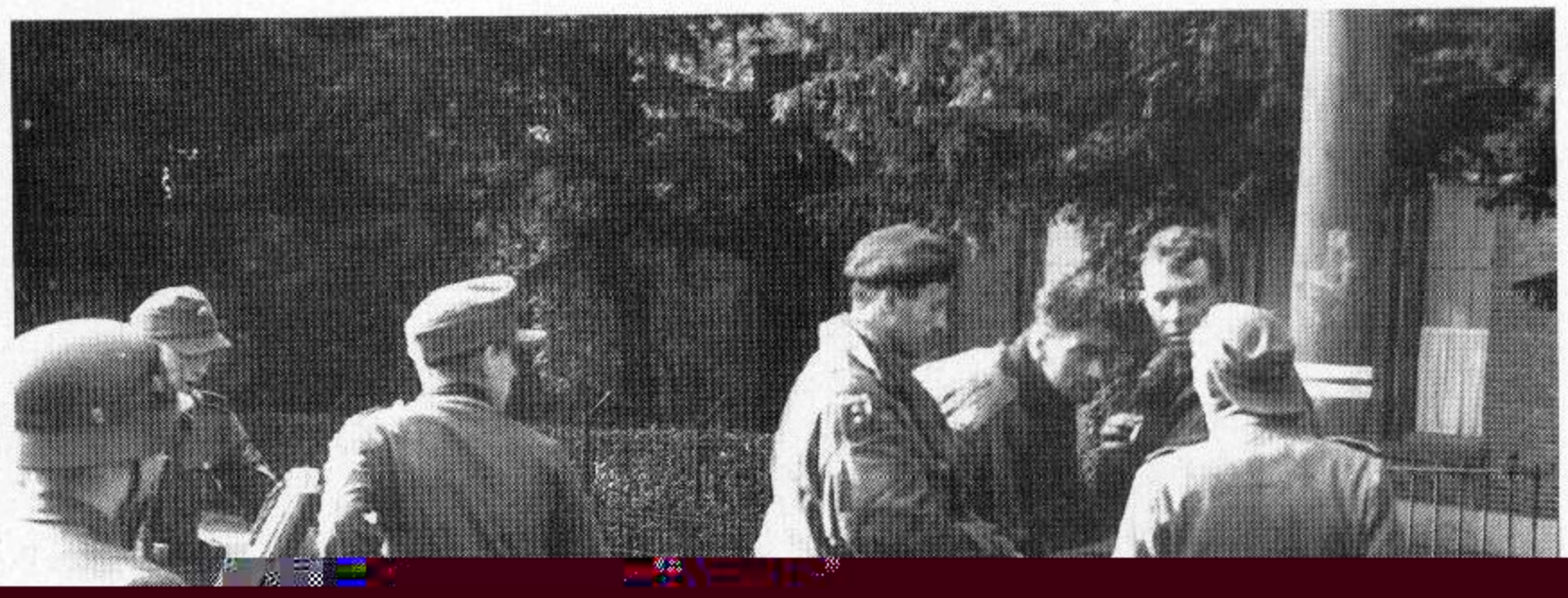
La capture des deux ponts sur le Rhin/Waal est un succès remarquable qui, malgré le retard qui s'accumule en ce qui concerne le 30 Corps, laisse penser que les Red Devils à Arnhem peuvent encore être sauvés. Les rapports obtenus de façon intermittente de Urquhart ont montré qu'à la date du 20 septembre, Frost tenait toujours la partie nord du pont sur le Neder Rijn.

Le 21 septembre, soit D + 4, la Guards Armoured Division se remet en route et tente de sortir de la tête de pont créée la veille au nord de Nimègue. La tâche n'est pas facile, car le terrain de part et d'autre de la grand'route est totalement inondé et impraticable aux chars.

Or, devant Ressen, à douze kilomètres seulement d'Arnhem, la division de la Garde est bloquée par un barrage allemand de taille, qui se compose d'un bataillon SS, d'un autre bataillon d'infanterie, de 11 chars, de deux batteries de canons de 88 mm, de 20 pièces de 20 mm et enfin des survivants de la bataille de Nimègue, tout cela sous le commandement de la 10. SS-Panzerdivision « Frundsberg ».

La Guards Armoured Division ne peut plus avancer et la 43rd Infantry Division n'est pas encore sur place pour attaquer et déborder les positions allemandes. Elle n'arrive à Nimègue qu'à la nuit de J + 4 et ne peut attaquer avant le lendemain, 22 septembre. A Arnhem, la situation n'a cessé de se dégrader.

Page précédente, en haut.
Des prisonniers anglais capturés dans Arnhem passent devant un Sturmgeschütz 40-G , reconnaissable à son masque de canon en forme de groin de cochon.
(Bundesarchiv)



charges sur les piliers. Une contre-attaque anglaise permet d'arracher les détonateurs et de rendre ainsi inutiles les explosifs. Les Allemands les réinstallent peu après et les Britanniques décident donc d'enlever purement et simplement les charges. Mais cette tâche est particulièrement difficile et les Allemands réagissent en envoyant un char. Le lieutenant Graybum est tué par une rafale de mitrailleuse. Il sera décoré de la Victoria Cross à titre posthume.

Vers 13 h 30, l'explosion d'un obus de mortier blesse gravement aux jambes le lieutenant-colonel Frost. Il n'est plus capable d'exercer son commandement et celui-ci revient au Major Gough, du Reconnaissance Squadron.

A peu près au même moment, les défenseurs perdent l'une de leurs positions les plus importantes, l'école Van Limburg Stirum, qui domine la rampe du pont à l'est. Elle est tenue par les hommes du génie et du 3rd Parachute Battalion, qui ne disposent d'aucune arme lourde en dehors d'un modeste fusil-mitrailleur Bren. Il reste environ 30 hommes valides, réfugiés sous les toits et au dernier étage, lorsqu'un char et un canon allemands commencent à les détruire systématiquement. Le toit prend bientôt feu. Il faut évacuer l'école, ce qui présente de terribles risques, car les Allemands tirent sur toutes les issues. La tentative d'évacuation des blessés se solde vite par un échec, plusieurs hommes étant tués.

Le Major Lewis, l'officier de plus haut rang présent sur place et incapable de se mouvoir car blessé, propose alors de sortir le drapeau blanc. Certains hommes valides et deux officiers demandent l'autorisation de tenter de s'échapper, qui leur est accordée. Des survivants ont raconté à Middlebrook que l'ordre « Chacun pour soi ! » avait été donné. Une dizaine d'hommes parviennent à s'enfuir dans un autre bâtiment, où ils seront capturés ultérieurement. Seul le Captain Mackay, bien que fait prisonnier, parviendra à s'échapper et à regagner l'Angleterre.

Devant l'école elle-même, un sapeur sort avec un drapeau blanc, mais il est atteint par une rafale de mitrailleuse. Un témoin anglais prétend qu'un officier allemand aurait alors abattu son subordonné ayant tiré sur le sapeur portant le drapeau blanc. Ceci nous apparaît assez douteux.

La fin est alors proche. D'autres immeubles ont dû être évacués et les hommes ont pris position à l'extérieur, dans des jardins ou sur les bords de la rampe, dans des tranchées peu profondes.

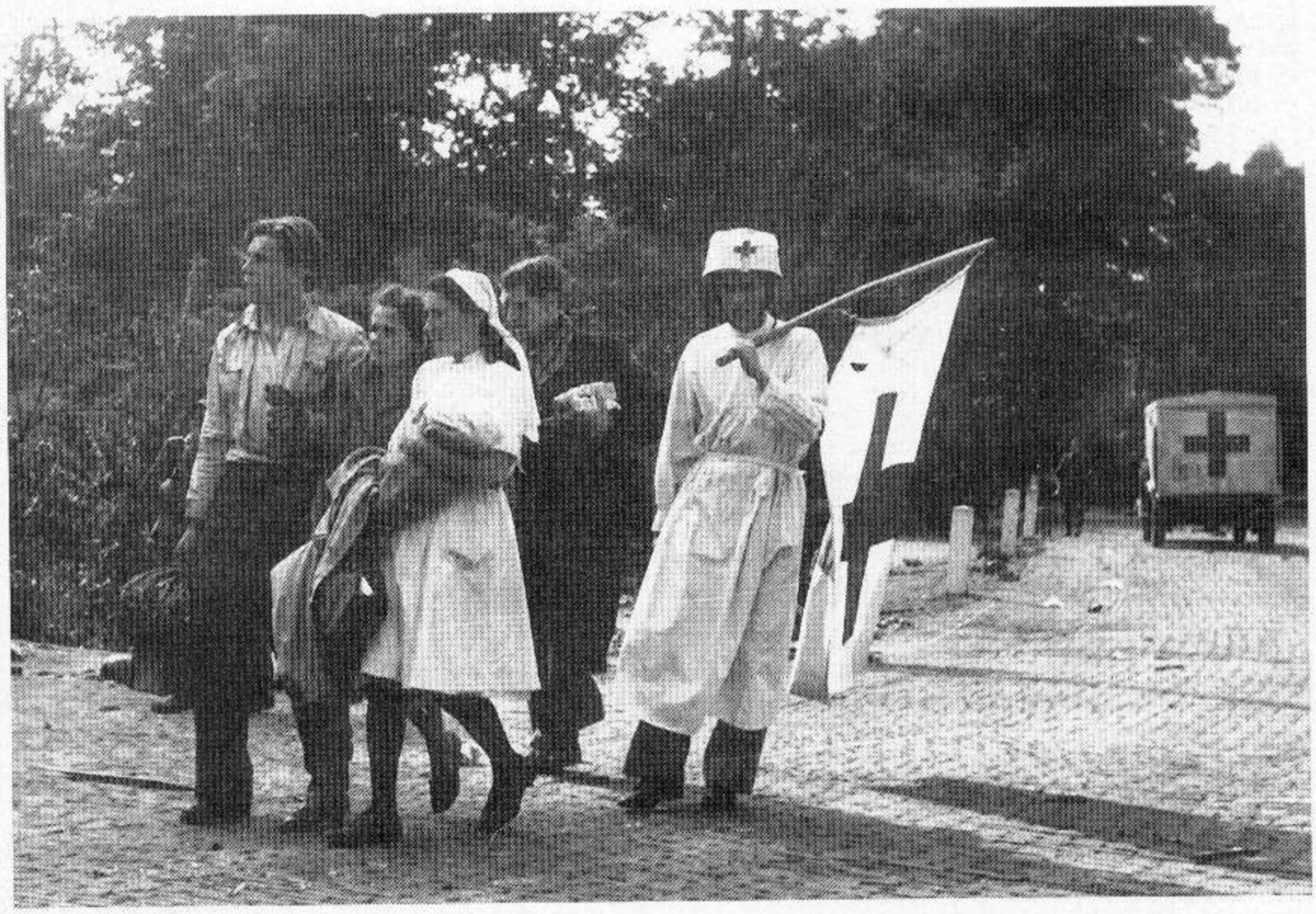
Ceux du bord de la rampe en sont vite chassés en fin

Ci-dessus.
Des prisonniers du secteur du pont tenu par John Frost, peu après leur capture. La lutte a été féroce et sans aucun espoir pour les Britanniques, qui n'en ont pas moins combattu jusqu'à l'épuisement total de leurs ressources.
(IWM)

La bataille au pont d'Arnhem

Ci-contre.
La défense de certaines maisons se fait à coup de revolver, faute d'armement plus lourd.
(IWM)

Ci-contre.
Après quelques hésitations, les Allemands accordent une trêve de deux heures aux défenseurs du périmètre du pont d'Arnhem pour évacuer les blessés. Cette scène semble plutôt représenter l'évacuation d'une famille hollandaise : la bataille fait en effet rage en pleine ville et les civils n'ont pas été évacués. Plus de cent d'entre eux seront tués à Arnhem même, sans compter Oosterbeek.
(Bundesarchiv)



d'après-midi, les Allemands sont en mesure de se servir à nouveau du pont.

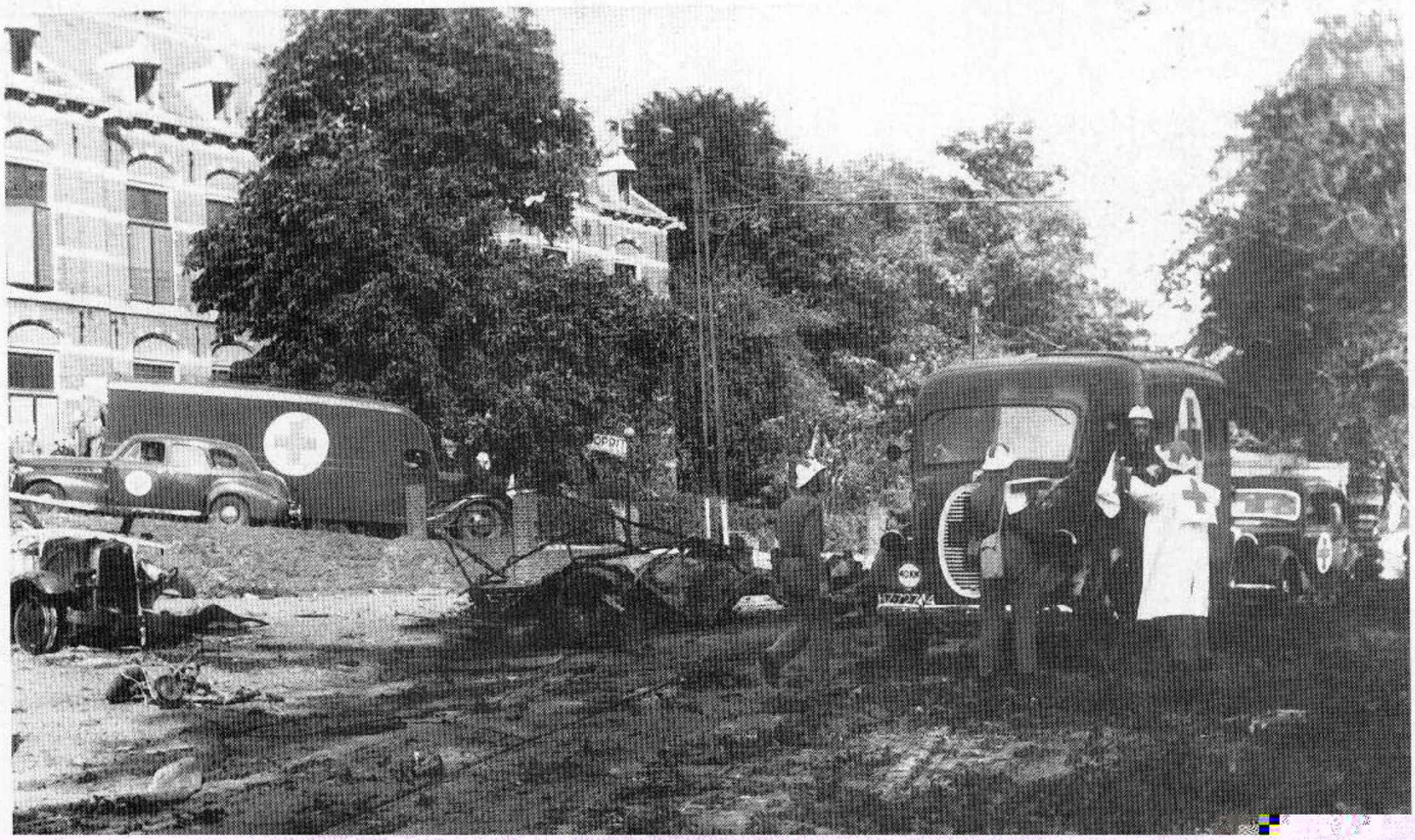
Le réduit anglais est de plus en plus petit. L'immeuble où est installé le PC de la brigade est en flammes et doit aussi être évacué. Les blessés y sont particulièrement nombreux et Frost demande une trêve aux Allemands, qui l'acceptent. Elle va durer deux heures. Environ 280 blessés sont évacués vers l'Hôpital Sainte-Elizabeth. Ils deviennent ipso-facto des prisonniers de guerre. Frost en fait partie.

Les hommes indemnes, au nombre d'environ 120, ont reçu l'ordre de gagner une école religieuse située juste au-delà du périmètre. Le Major Gough leur dit : « *Je veux que vous y alliez, que vous fassiez ce que vous pouvez et que vous tentiez de rejoindre nos propres forces. Rappelez-vous que vous appartenez à la meilleure division de l'armée britannique* ».

La plupart des parachutistes arrivent à l'école religieuse. Celle-ci étant située hors de vue du pont, il ne sert à rien de s'y retrancher. Les hommes tentent alors de rejoindre le périmètre d'Oosterbeek, où se trouve le gros de la division, par groupe de dix. Il semble que tous seront capturés par les Allemands.

Seul le 2nd Battalion, ou plutôt ce qui en reste, continue la lutte. Il s'est installé dans des tranchées creusées dans un jardin et comme la nuit est tombée, les hommes

Ci-dessous.
A proximité de véhicules totalement détruits, la Croix Rouge néerlandaise déploie tous ses efforts pour venir en aide aux blessés. Ceux-ci sont évacués vers l'hôpital Sainte-Elizabeth.
(Bundesarchiv)



sont à peu près confiants : ils peuvent sans doute tenir jusqu'à l'aube si les Allemands se contentent de les bombarder. Mais avec le lever du jour et l'apparition des Panzer et des StuG III, le combat deviendra sans issue, puisqu'il ne reste aucune arme antichar. En fait, les Allemands s'infiltrent durant la nuit et réduisent les positions anglaises une à une. Certains parachutistes tentent de rallier Oosterbeek, mais ils seront presque tous capturés, souvent après s'être réfugiés dans des maisons. Le lieutenant Tom Ainslie décrit ainsi la fin de son groupe : « *Plusieurs dans mon groupe avaient été blessés, alors j'ai crié en allemand :* « Ne tirez pas. Il y a des blessés ici ». *Et nous avons traversé la rue pour nous constituer prisonniers. La première personne gradée que j'ai vue était un sous-officier. Il louchait légèrement; sa tunique était ouverte et il portait une chemise rayée blanche et bleu en dessous. Il m'a dit :* « Bonsoir. Ca été une belle bataille, vraiment une belle bataille. Prenez ce cigare. Nous sommes humains, nous aussi. » *Ainsi, après avoir fait ce que nous pouvions pour nos blessés, nous nous sommes tous assis en fumant des cigares hollandais longs d'un pied, et nous avons eu une conversation de copains sur les événements des derniers jours* ». [1]

Ainsi s'achève un peu partout la bataille autour du pont routier d'Arnhem. Les hommes de Frost ont perdu environ 11 % de tués, soit 10 officiers et 71 hommes. Presque tous les autres ont été faits prisonniers et plus de la moitié des survivants sont blessés, ce qui prouve l'acharnement de la bataille. Le nombre d'Allemands tués dans ce secteur est inconnu, de même que celui des civils hollandais. En tout, la ville d'Arnhem a perdu 188 tués dans la bataille.

Le périmètre d'Oosterbeek

La chute de la brigade Frost est grave pour la 1st Airborne Division. Urquhart sait que les restes de sa division

1. Cité par Martin Middlebrook — *Arnhem 1944*. op. cit. pp 320-321.

La fin du 2nd Battalion

Ci-dessus.
Malgré la présence des Sturmgeschütz 40-G, la progression des Allemands n'est pas toujours aisée. Ils sont obligés se progresser avec précaution le long des haies des jardins.
(Bundesarchiv)

sont incapables de tenter de reprendre le pont routier. Toutefois, il est encore possible de garder une tête de pont au nord du Neder Rijn, à partir de laquelle le 30 Corps pourra peut-être tenter de percer s'il n'arrive pas trop tard. Aussi ordonne-t-il à sa division de se retrancher dans la ville d'Oosterbeek afin d'y attendre l'arrivée des troupes terrestres. Un front est d'abord constitué dans le secteur le plus menacé, face à l'est, là où la 9. SS-Panzerdivision est pressante. Le lieutenant-colonel Thompson regroupe les éléments des quatre bataillons ayant tenté de rejoindre Frost au début de la bataille et les forme en un groupement de circonstance qui prendra son nom : Thompson Force. Il se compose à peu près des effectifs suivants :

– 2nd South Staffords : 100 hommes;
– 1st Parachute Battalion : 120 hommes;
– 3rd Parachute Battalion : 46 hommes;
– 11th Parachute Battalion : 150 hommes;
– un canon de 17-pdr, plusieurs pièces de 6-pdr, des mitrailleuses lourdes Vickers et deux observateurs d'artillerie.

La Thompson Force va alors essayer de former un écran derrière lequel le reste de la division va pouvoir se regrouper. Elle sera rebaptisée Lonsdale Force lorsque Thompson sera blessé, le jeudi.

Peu à peu, le périmètre défensif d'Oosterbeek se constitue : il mesure environ cinq kilomètres de long le mercredi 20 septembre. Il compte environ 3 600 combattants, soit un peu plus du tiers des effectifs ayant atterri à Arnhem. L'infanterie représente 1 200 hommes, soit seulement 20 % de sa force initiale, les pilotes de planeurs sont au nombre de 900 environ, les 1 500 autres soldats appartenant à l'artillerie et aux services. Les armes lourdes ne

Page précédente..
Deux vues de la même scène : ces clichés montrent deux prisonniers avec leurs gardiens sur une jeep capturée. On constate le mélange d'unités dans les Kampfgruppen : un Waffen-SS, un marin et peut-être un homme de la Heer.
(BA)

Ci-contre.
Les hommes qui accompagnent ces StuG III appartiennent au Pionierkampfgruppe Möller, du Kampfgruppe Spindler.
(Bundesarchiv)

manquent pas, mais leur consommation va imposer un ravitaillement quotidien.

Cette poche a un contact d'environ un kilomètre avec le Rhin, et compte une partie importante de la rive : celle où se trouve le bac, à proximité de Westerbouwing. Celui-ci a été sabordé afin que les Allemands ne puissent l'utiliser, mais l'intérêt du secteur est qu'il est bien relié au réseau routier. Si le 30 Corps arrive à temps et que le génie établit un pont Bailey, il ne sera peut-être pas impossible de se servir de la tête de pont d'Oosterbeek pour poursuivre l'opération Market Garden. C'est en tout cas le seul espoir du général Urquhart, même si l'importance du secteur du bac ne lui apparaît sans doute pas. A partir du jeudi 21 septembre, le général Bittrich entreprend de réduire le périmètre anglais avec deux divisions : la 9.SS-Panzerdivision « Hohenstaufen » à l'est et la division von Tettau à l'ouest. Quatre assauts sont lancés ce jour-là et trois d'entre eux échouent. Seule la division von Tettau réussit à s'emparer du Westerbouwing et des accès à l'ancien bac. Les pertes britanniques sont de 150 tués, soit un peu moins que les jours précédents : 173 mercredi et 200, mardi.

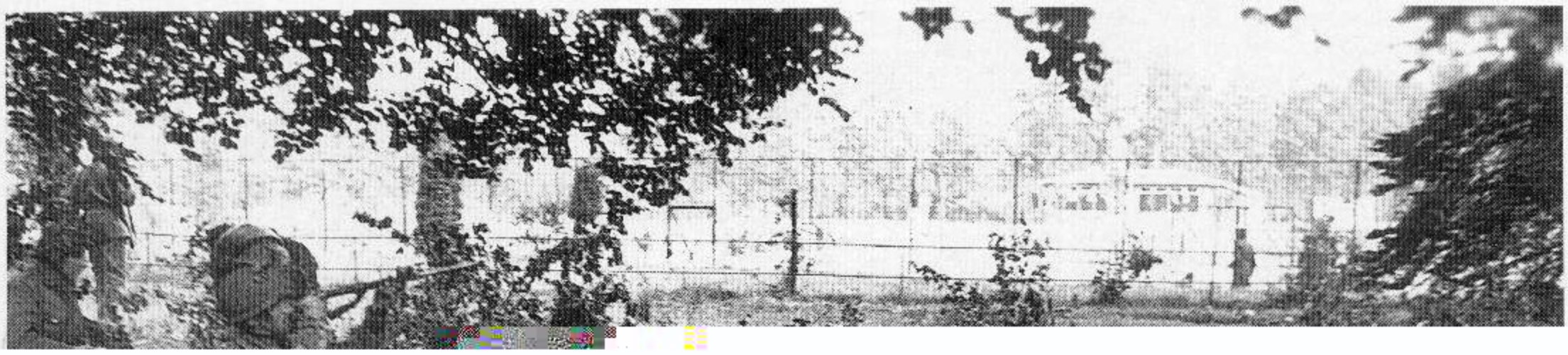
Ce jeudi est une date importante dans la bataille, car pour la première fois depuis le début du siège, les paras de la 1st Airborne reprennent espoir : tout d'abord, à 8 h 45 du matin, un observateur d'artillerie obtient enfin un contact radio avec le 30 Corps, en l'occurence une batterie d'artillerie moyenne qui se trouve à près de 20 kilomètres plus au sud, mais peut quand même atteindre les lignes allemandes.

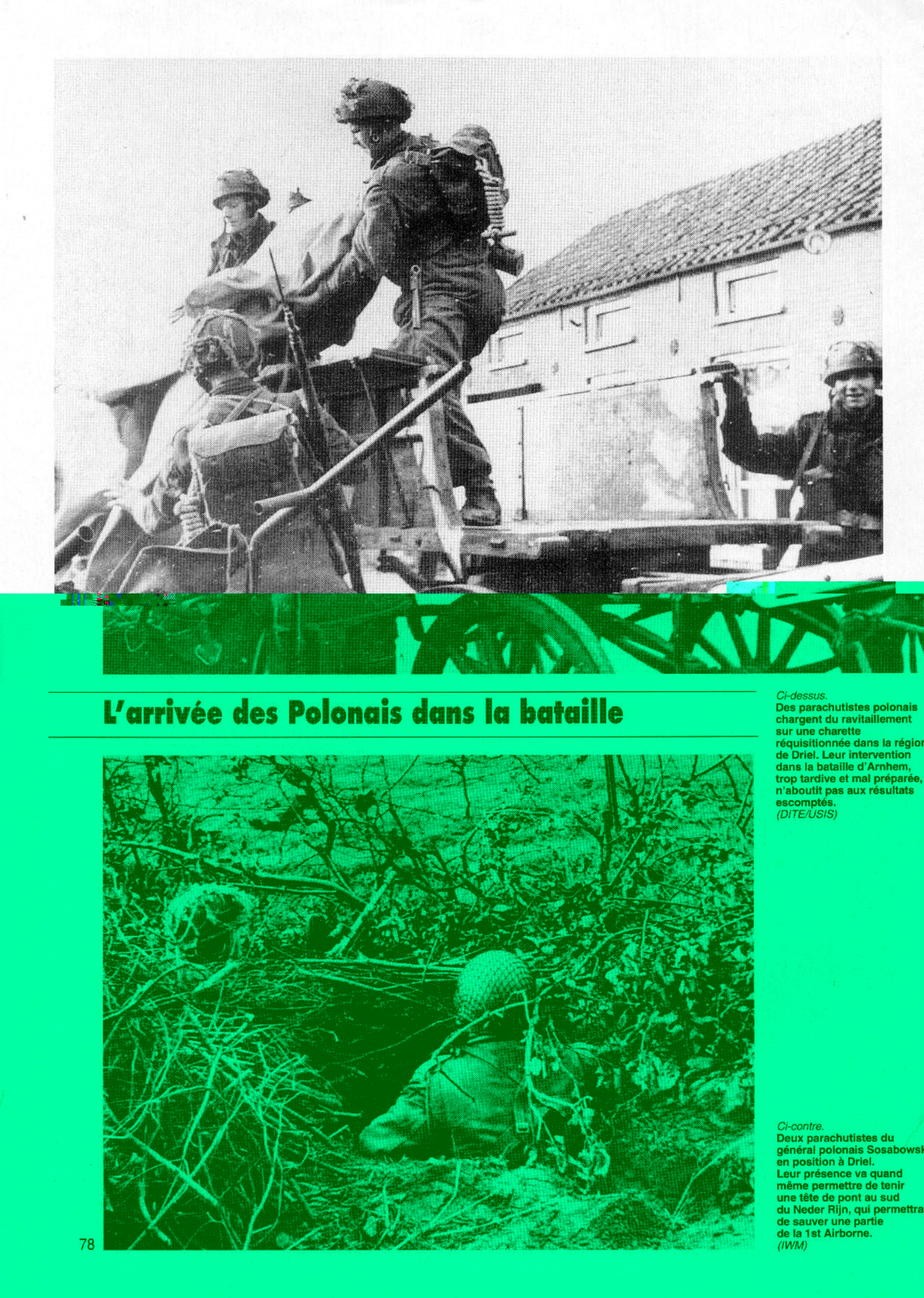
Ci-dessus. **Un obusier de 75 mm en action à Oosterbeek.** (IWM)

Ci-contre. **Les Britanniques s'accrochent à chaque maison et la progression allemande, bien que continuelle, est lente.** (IWM)

Ci-dessous. **Les SS de la « Hohenstaufen » fouillent des blessés prisonniers.** (BA)

Dans Oosterbeek





L'arrivée des Polonais dans la bataille

Ci-dessus.
Des parachutistes polonais chargent du ravitaillement sur une charette réquisitionnée dans la région de Driel. Leur intervention dans la bataille d'Arnhem, trop tardive et mal préparée, n'aboutit pas aux résultats escomptés.
(DITE/USIS)

Ci-contre.
Deux parachutistes du général polonais Sosabowski en position à Driel. Leur présence va quand même permettre de tenir une tête de pont au sud du Neder Rijn, qui permettra de sauver une partie de la 1st Airborne.
(IWM)

mais c'est un travail lent, difficile et peu concluant.

Les progrès de la colonne terrestre

Durant la journée du vendredi, les Allemands interviennent vigoureusement sur le front de la 101st Airborne, à la base même du corridor allié. La Panzerbrigade 107 et de l'infanterie d'accompagnement parviennent à couper la grand'route, Hell's Highway, en plusieurs secteurs. La défense est essentiellement organisée par le général Mc Auliffe, le chef de l'artillerie divisionnaire. Alors que la bataille fait rage au sud du couloir, le 30 Corps se remet en marche au matin du 22 septembre. Une unité de reconnaissance, en profitant du brouillard matinal et en empruntant des routes secondaires, parvient à déjouer la défense allemande et rejoint les troupes polonaises à Driel.

Malheureusement pour les Britanniques, le gros de leurs forces, en l'occurence la 43rd Infantry Division, ne parvient pas à faire sauter le verrou allemand entre Nimègue et Arnhem, un verrou renforcé par une compagnie de chars Panther. L'avance ne dépasse pas quelques kilomètres et il reste encore plus de la moitié du chemin à parcourir pour arriver au bord du Neder Rijn. Toutefois, un bataillon d'infanterie monte sur des chars qui empruntent le chemin utilisé le matin même par les véhicules de reconnaissance, et atteignent Driel avant le coucher du

Ci-dessus.
Un StuG III passe à grande vitesse devant un dépôt de jeeps

sous les coups allemands.

Le général Horrocks vient lui-même à Driel, ce qui lui permet de communiquer directement avec Urquhart. Il

Ci-contre.
Les photographes anglais d'Arnhem méritent bien d'être honorés avec cette photographie. C'est grâce à eux et à leurs homologues allemands et américains que ce hors-série existe. Habituellement anonymes, ou en tout cas non photographiés, ils l'ont été cette fois, à leur retour dans les lignes britanniques, par le lieutenant Barker, le 28 septembre 1944. De gauche à droite, ce sont le sergent Smith (26 ans), le sergent Walker (28 ans) et le sergent Lewis (24 ans). Le premier a rejoint l'Airborne Film Unit à temps pour la campagne de Sicile, les deux autres, le 14 juin 1944. Ils ont tous servis comme combattants au début de la guerre, Walker et Lewis dès l'époque du BEF en France. Tous trois ont combattu en Afrique du Nord. *(IWM)*

ents très critiques pour
t des Polonais et à l'arri-
isions aéroportées amé-

sion

a 43rd Division met fin
cks. Model n'a plus à
e à 9 h 30, Horrocks et
porté, décident d'ordon-
vision au sud du Neder
'opération Market-Gar-
rotégés par un barrage
les survivants quittent
, afin de prendre place
a 43rd Division.
ppé leurs chaussures
e les Allemands enten-
ntensité du tir d'artille-
que la 43rd Division va

ux de cette évacuation
dre les blessés. Ils res-
médecins et leurs infir-
ains des Allemands.
technique, l'opération
ont évacués, dont 2 163
Polonais et 75 Dorsets.
mes valides, peut-être
droite.
s sont évacuées : des
dessus de la ville, Isaac
ant beaucoup aidé les
sonnier allemand ayant
es blessés capturés le
sont très nombreux :
hommes du personnel

Ci-dessous.
Un fusil-mitrailleur Bren en batterie dans le réduit d'Oosterbeek.
(IWM)

de rejoindre les positions des parachutistes d'Urquhart. L'opération Market Garden semble alors très compromise.

Il est intéressant de noter qu'au même moment, le général Model est très pessimiste. Il indique dans un rapport daté du 24 septembre : « *La situation de l'aile nord du Heeres Gruppe B a continué de se détériorer. Dans les durs combats de la semaine passée, nous avons seulement été capables de retarder l'ennemi dans l'achèvement de ses objectifs stratégiques. Le renouvellement de la grande opération aéroportée, le 23 septembre, risque*

La bataille s'achève

de résulter en des développer
nous ». Model fait allusion au sa
vée des derniers éléments des d
ricaines.

L'évacuation de la 1st Airborne Div

L'échec de la tentative de
aux espoirs du général Horr
s'inquiéter, car le 25 septemb
Browning, le chef du corps aér
ner le repli de la 1st Airborne D
Rijn, mettant par là-même fin à
den. Sous une pluie battante,
d'artillerie de tout le 30 Corps
Oosterbeek par groupes de 1
dans les bateaux du génie de

Les parachutistes ont enve
dans de la toile, afin d'éviter q
dent leur repli. Pour tout dire,
rie leur laisse plutôt supposer
tenter de franchir le fleuve.

L'élément le plus malheure
est qu'il est impossible de pren
teront donc sur place, avec leur
miers et tomberont entre les m

D'un point de vue puremen
est un succès : 2 398 hommes
de la 1st Airborne Division, 160
Il semble qu'environ 300 hom
moins, soient restés sur la rive

Plusieurs autres personne
aviateurs de la RAF abattus au
de Vries, un juif hollandais ay
Britanniques et enfin un vieux p
refusé de quitter les Anglais !
lendemain par les Allemand
1 700, sans compter les 250
médical.

Notons que plusieurs prisonniers vont tenter de s'échapper et que certains d'entre eux, repris, seront exécutés par la Gestapo. Le 23 septembre, deux officiers, les Majors Munford et Hibbert, tentent de s'échapper en sautant d'un camion qui les emporte vers l'Allemagne avec d'autres prisonniers.

Pour une raison ou pour une autre, l'un des gardes s'affole et mitraille les hommes présents sur la plateforme du camion (et qui ne tentaient pas de s'échapper). Quatre d'entre eux sont tués, de même qu'un garde allemand. Parmi les morts se trouve le correspondant de guerre Tony Cotterell. Munford sera repris par les Allemands, mais Hibbert parviendra à rejoindre les lignes anglaises.

De nombreux parachutistes valides n'ont pu être évacués, mais se sont cachés en ville, le plus souvent avec l'aide de la résistance locale. Plus de 300 d'entre eux réussiront ensuite à regagner les lignes britanniques, dont 138 en une seule nuit, lors d'un passage organisé par un officier SAS belge et la résistance hollandaise. Lors de cette évasion, le général Lathbury, remis de ses blessures, parvient enfin à rejoindre les lignes anglaises. Plus tard, ce sera le tour du général Hackett, le commandant de la 4th Parachute Brigade. Le général Urquhart, quant à lui, a franchi le fleuve en même temps que les restes de sa division, sans autre inconvénient que la rupture de ses bretelles. *« En dépit des circonstances et bien que mon premier sentiment fût tout de soulagement, écrit-il, l'incident ne laissait pas d'être attentatoire à ma dignité. Quand je parvins sur la route, au-delà de la digue, je tenais mon pantalon à deux mains ! »*

Un bilan de l'opération

Malgré les gains territoriaux réalisés par le 30 Corps, Market-Garden s'achève par un échec stratégique, nous en reparlerons plus loin. Les pertes de la 1st Airborne Division sont très lourdes et sur les 8 969 hommes ayant atterri en Hollande, leur sort se répartit ainsi :

1 174 tués (13,1 %);
5 903 prisonniers (65,8 %);
1 892 évacués (21,1 %).

Notons que certains prisonniers, 300 environ, regagneront finalement les lignes alliées.

Ces pertes représentent 7 077 hommes, un chiffre énorme, tandis que la 82d Airborne a perdu 1 432 combattants et la 101st Airborne, 2 118.

La RAF a perdu 68 avions lors de l'opération d'Arnhem, tous sauf deux pendant des missions de ravitaillement. Elle a accompli 1 339 sorties en faveur de la 1st Airborne Division et nous ne parlons ici que des appareils de transport, pas des bombardiers ou des chasseurs de la 2nd TAF.

Les pertes allemandes sont nettement moins lourdes à Arnhem : 3 300 hommes, dont environ 1 100 tués. Ce dernier chiffre est à rapprocher de celui de la 1st Airborne : il est quasiment identique, preuve que la bataille n'a pas été facile non plus pour les Allemands.

Nous ignorons les pertes subies par les Allemands ailleurs qu'à Arnhem, sur le front des divisions aéroportées américaines et du 30 Corps. Celui-ci n'a perdu que 1 500 hommes et il est permis de se demander quel aurait été le résultat de l'opération s'il avait été prêt à subir des pertes plus lourdes pour avancer plus vite.

La bataille d'Arnhem est un évident échec stratégique, surtout si l'on en prend en compte les intentions cachées des généraux alliés : provoquer un effondrement total du front allemand. Du point de vue tactique, le bilan est plus mitigé, car l'avance alliée est non négligeable et la capture des ponts de Nimègue sur le Waal, c'est-à-dire le vrai Rhin, sera très utile aux Alliés lors des phases suivantes de l'offensive contre l'Allemagne.

Les raisons de l'échec ont été énumérées par de très nombreux auteurs. Montgomery lui-même a indiqué dans ses mémoires que sans le mauvais temps, Market-Garden aurait réussi, faisant allusion aux difficultés dans le ravitaillement et le soutien aérien. Ceci ne semble pourtant pas déterminant.

En revanche, il est intéressant de noter qu'à part les Allemands, personne n'a semblé se dépêcher lors de la bataille. Le plan même d'attaque à Arnhem, qui ne prévoyait aucun saut de parachutistes à proximité immédiate du pont sur le Neder Rijn, montre que les concepteurs de l'offensive n'étaient pas très préoccupé par cette notion pourtant vitale du temps.

Il en est de même dans le déroulement de la bataille. A part John Frost, personne ne s'est dépêché de foncer vers le pont, laissant le temps aux Allemands de réagir.

La promptitude n'a pas été non plus le fait des Américains de la 82d Airborne en ce qui concerne le pont de Nimègue, pris avec retard et beaucoup de difficultés.

Enfin, et nous l'avons déjà dit, le 30 Corps de Horrocks a été en retard sur son horaire pendant toute la durée de l'opération Market-Garden. Il ne faut pas chercher plus loin les raisons de l'échec allié.

Ci-dessus.
Les blessés du périmètre d'Oosterbeek sont en grande partie contraints de capituler car ils ne peuvent être évacués à travers le Neder Rijn. Leurs médecins et leurs infirmiers restent à leurs côtés. Ils seront transférés d'abord à l'hôpital Sainte-Elizabeth.
(Bundesarchiv)

Ci-dessous.
Plus chanceux sont ceux qui ont réussi à traverser le Rhin inférieur sur les canots du génie du 30 Corps. Les voici photographiés à leur retour dans les lignes anglaises.
(IWM)

ARMES MILITARIA MAGAZINE

Directeur de la rédaction et de la publication : François Vauvillier
Directeur administratif et commercial : Yves Jobert
Directeur délégué de la rédaction : Jean-Marie Mongin
Rédacteur en chef : Philippe Charbonnier
Rédacteur en chef pour les *Hors Série* : Yves Buffetaut
Rédacteur en chef honoraire/conseiller technique : Jean Bouchery
Rédaction : Stéphane Balle, Dominique Breffort, Christophe Camilotte, Marc-Antoine Colin, Jean-François Colombet, Antoine Demetz, Patrick Lesieur, Eric Micheletti, Théophile Monnier, Nicolas Stratigos, Philippe Teulé, Jean-Louis Viau.

Principaux collaborateurs : B. Alberti, J. Alluchon, F. Bachmann, Y. Béraud, G. Bernard, P. Besnard, P. Bouchery, Y. Buffetaut, D.Coste, M. Cotton, E. Dagnicourt, D. Davies, L. Delpérier, C. Deschodt, F. Finel, J. Garnier, J. Gawne, G. Gorokhoff, A. Hohnadel, J.Huon, G. Lachaux, J. de Lagarde, D. Lassus, F. Lazzarini, E. Lefèvre, J. Maignon, B. Malvaux, A. Masset, F. Mesturini, L. Mirouze, P. Noël, J.-P. Pissardy, L. Pradier, P. Regenstreif, J. Restayn, J.Rutkiewicz, J. Sicard, R. Spezzano, R.-D. Stiot †, Y.Tariel, M. Truttmann.

Publicité : Stéphane Marignac
Assistante de publicité : Géraldine Mallet
Administration/Secrétaire générale : Florence Grimaux

Abonnements, rédaction
Histoire & Collections,
5, avenue de la République,75541 Paris Cédex 11.
Tél : 01.40.21.18.20. Fax : 01.47.00.51.11.

Vente en kiosque par NMPP
modif et réassort : MEP
Tél. : 01.42.96.01.37.
Vente au détail : Armes & Collections
19, av. de la République 75011 Paris.
Tél. : 01.47.00.68.72

DISTRIBUTION À L'ÉTRANGER :
Editeur responsable pour
Belgique : Soumillion, 28, avenue Massenet, B-1190 Bruxelles.
Italie : Tuttostoria, Ermanno Albertelli Edltore, B.P. 395, 43100 Parma.
USA : RZM Imports Dist., PO Box 995, Southbury, CT 06488.
Tel. : 1-203-264 0774/Fax : 1-203-264-4967

« *Militaria Magazine* » est un mensuel publié par « Histoire & Collections », SARL au capital de 247 000F.
Principaux associés : François Vauvillier (Gérant), Yves Jobert, Jean Bouchery.

Numéro de commission paritaire : 65 644.

- Photocomposition intégrée *Macintosh* II ci/Power PC
- Photogravure noire : SCIPE
- Photogravure couleur : SCIPE/SCANWAY
- Impression : NIC

© *Copyright Histoire & Collections* 1996.
Reproduction interdite sans accord écrit préalable

Conception maquette et réalisation
Yves BUFFETAUT, Philippe CHARBONNIER, Patrick LESIEUR, Jean-Marie MONGIN

Dessins en couleurs : Jean RESTAYN

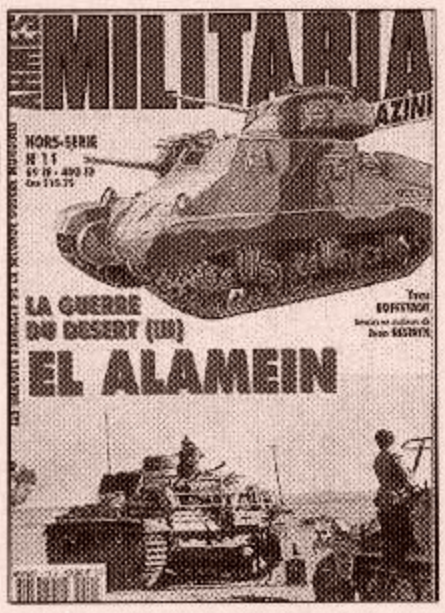
Cartographie : Cristophe CAMILOTTE

©1996 Yves BUFFETAUT / *MILITARIA magazine*

Achevé d'imprimer le 31 août 1996.

Numéro d'éditeur : 2-908182

Dépôt légal: 4e trimestre 1996



D'ARNHEM A WALCHEREN, L'AUTOMNE PERDU (I)

Au début du mois de septembre 1944, les Allemands sont en pleine retraite après le désastre de Normandie et rien ne semble plus devoir arrêter les Alliés, si ce n'est les difficultés de ravitaillement.

Pour vaincre les Allemands de façon décisive avant que les problèmes de ravitaillement ne deviennent trop aigüs, Montgomery propose à Eisenhower une opération aéroportée de grande envergure, afin d'utiliser la seule réserve stratégique dont dispose encore les Alliés, leurs divisions de parachutistes. Il s'agira d'ouvrir un passage aux troupes terrestres britanniques aux Pays-Bas, en s'emparant de plusieurs ponts sur des canaux et des fleuves, dont le Rhin.

Les 82nd et 101st Airborne Divisions américaines, la 1st Airborne britannique et la brigade aéroportée polonaise sont choisies pour ouvrir ce corridor, qui permettra à la 2nd Army britannique de se lancer dans les plaines du Nord de l'Allemagne et d'envelopper la Ruhr.

L'opération aéroportée est lancée le 17 septembre 1944 et prend les Allemands totalement par surprise.

Mais ceux-ci réagissent promptement, notamment grâce aux Panzerdivisionen SS Hohenstaufen et Frundsberg, qui se trouvent fortuitement à proximité d'Arnhem, objectif des paras britanniques. Une course de vitesse s'engage alors entre les Alliés et les Allemands, les premiers pour atteindre Arnhem, les seconds pour détruire les têtes de pont des parachutistes. La 2nd Army parvient à rejoindre les positions de la 101st Airborne, puis de la 82nd Airborne, à Nimègue, mais à Arnhem, les Allemands sont les plus rapides et liquident la tête de pont anglaise avant que les chars de Dempsey n'arrivent sur les bords du Neder Rijn, le Rhin inférieur.

Chaque trimestre dans cette collection :

- 100 photos d'époque
- 24 dessins en couleurs des matériels
- Les cartes en couleurs des opérations
- Les organigrammes des unités

... une extraordinaire source de documentation pour tous les passionnés d'Histoire de la Seconde Guerre mondiale.

TITRES DISPONIBLES

N° 5 - Opération Barbarossa
(La guerre à l'Est - I)
N° 6 - Bir-Hakeim
(La guerre du désert - II)
N° 11 - El Alamein
(La guerre du désert - III)
N° 12 - 6 juin 1944, la première vague
(La campagne de Normandie - I)
N° 13 - La bataille du bocage
(La campagne de Normandie - II)
N° 14 - Débarquement en Provence
(La France libérée - I)
N° 15 - De la Provence aux Vosges
(La France libérée - II)
N° 16 - Opération Supercharge
(La guerre du désert - IV)
N° 17 - Dunkerque, Juin 1940
(Le mois terrible - I)
N° 18 - De Moscou à Stalingrad
(La bataille de Stalingrad - I)
N° 19 - Les marines débarquent à Tarawa
(Pacifique, la reconquête - I)
N° 20 - Opération Torch
(La campagne de Tunisie - I)
N° 21 - La bataille d'Abbeville
(Le mois errible - II)
N° 22 - Dans l'enfer de Stalingrad
(De Moscou à Stalingrad - II)

69 FF + 17 FF de port chaque

DANS LA COLLECTION RELIÉE, VOLUMES DOUBLES

– De Tobrouk à Bir-Hakeim
(Tobrouk + Bir-Hakeim)
– Guerre éclair à l'Ouest
(Gudérian perce à Sedan + Blitzkrieg à l'Ouest)
– Objectif Moscou !
(Opération Barbarossa + La bataille de Moscou)
– Au cœur du Reich !
(Rhin et Danube + Au cœur du Reich)

Volumes cartonnés, 168 pages.
***138 FF + 25 FF** de port.*

En vente exclusive chez :
Armes & Collections,
19, avenue de la République,
75011 Paris.

5, avenue de la République,
75541 Paris Cedex 11
Tél. : 01. 40. 21. 18. 20.
Fax : 01. 47. 00. 51. 11.